



## PARTE UFFICIALE

*Il Num. 955 (Serie 3<sup>a</sup>) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA

Visto l'art. 5 dello Statuto del Regno;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli Affari Esteri,

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Articolo unico.* Piena ed intera esecuzione sarà data all'atto addizionale all'atto pubblico del 2 novembre 1865 per la navigazione del Basso Danubio, stato firmato a Galatz li 28 maggio 1861 dal Nostro delegato unitamente ai delegati d'Austria-Ungheria, Francia, Germania, Gran Bretagna, Rumania, Russia, Turchia, e le cui ratifiche vennero ivi scambiate ai 20 maggio 1882, non che al regolamento, tariffa ed istruzioni che vi si riferiscono.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Torino, addì 29 luglio 1882.

UMBERTO.

MANCINI.

Visto, il Guardasigilli: G. ZANARDELLI.

## ACTE ADDITIONNEL

à l'acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation  
des embouchures du Danube

Les Puissances représentées au sein de la Commission européenne du Danube, en vertu du traité de Paris du 30 mars 1856, et la Roumanie, qui a été appelée à en faire partie par l'article 53 du traité de Berlin du 13 juillet 1878,

Désirant mettre l'acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, en harmonie avec les stipulations du traité de Berlin, portant que ladite Commission européenne « exercera dorénavant ses fonctions jusqu'à Galatz, « dans une complète indépendance de l'autorité territoriale, et « que tous les traités, arrangements, actes et décisions relatifs à « ses droits, privilèges, prérogatives et obligations sont confirmés; »

Ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse:

Le sieur Johannés Arendt, son Consul à Galatz, commandeur

de l'Ordre de François Joseph, officier des Ordres impériaux de l'Osmanie et du Medjidié de quatrième classe;

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. et Roi Apostolique de Hongrie:

Le sieur Ernest baron de Haan, son Consul à Galatz, chevalier de l'Ordre de François Joseph, commandeur de l'Etoile de Roumanie, décoré de l'Ordre Impérial du Medjidié de troisième classe etc. etc.;

Le Président de la République Française:

Le sieur Camille-Eugène-Pierre Barrère, son Secrétaire d'Ambassade de première classe;

Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Impératrice des Indes:

Le sieur Herbert Taylor Siborne, Colonel dans Son Armée;

Sa Majesté le Roi d'Italie:

Le sieur Nicolas Revest, son Consul à Galatz, chevalier des Ordres de la Couronne d'Italie et de Sainte-Anne;

Sa Majesté le Roi de Roumanie:

Le sieur Eustache Pencovici, Colonel d'état major, officier de l'Ordre nationale de l'Etoile de Roumanie;

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies:

Le sieur Alexandre Romanenko, conseiller d'Etat, son Consul à Galatz, chevalier des Ordres de Saint-Vladimir de troisième classe, de Sainte-Anne et de Saint-Stanislas de deuxième classe, etc.;

Sa Majesté l'Empereur des Ottomans:

Constantin Effendi Etienne Carathéodory, son Conseiller d'Etat, fonctionnaire de premier rang, deuxième classe, décoré de l'Ordre Impérial du Medjidié de troisième classe;

Lesquels, après avoir produit leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, et dont une copie certifiée est restée déposée dans les archives de la Commission européenne, sont convenus des dispositions additionnelles suivantes au susdit acte public du 2 novembre 1865:

Art. 1<sup>er</sup>. Les droits, attributions et immunités de la Commission européenne du Danube, tels qu'ils résultent des traités de Paris du 30 mars 1856, et de Londres du 13 mars 1871, de l'acte public du 2 novembre 1865, ainsi que des actes et décisions antérieurs au traité de Berlin du 13 juillet 1878, continueront à régir ses rapports avec les nouveaux Etats riverains, et leur effet s'étendra jusqu'à Galatz, sauf les modifications ci-après spécifiées.

Art. 2. L'agent spécialement préposé à la police du fleuve, en aval de Galatz et à l'exclusion du port de Soulina, portera dorénavant le titre d'inspecteur de la navigation du Bas-Danube, et sera, comme par le passé, assisté d'un chancelier et de surveillants répartis sur les différentes sections fluviales de son ressort, et tous placés sous ses ordres.

L'inspecteur de la navigation, le chancelier de l'inspection, ainsi que les surveillants des sections fluviales, le capitaine du port de Soulina et tout le personnel placé sous les ordres de ce dernier, sont nommés par la Commission, à la simple majorité des voix et sans distinction de nationalité. Ils peuvent également être révoqués par elle.

L'inspecteur de la navigation et le capitaine du port de Soulina remplissent leurs fonctions sous l'autorité directe de la Commission, qui les rétribue, et entre les mains de laquelle ils prêtent, ainsi que leurs subordonnés, le serment d'office.

Ils prononcent, en qualité de juges de première instance, sur les contraventions commises dans l'étendue de leurs ressorts respectifs, en matière de police de la navigation, et leurs jugements sont rendus au nom de la Commission européenne du Danube.

Art. 3. Le contrôle des opérations de la Caisse de navigation de Soulina ne sera plus confié à un agent spécial: il sera exclusivement exercé par la Commission européenne ou par l'autorité qui lui succédera, et ce, dans la forme qui est ou sera déterminée par ladite Commission ou autorité.

Le mode de perception des taxes et l'administration de la Caisse de navigation de Soulina pourront être modifiés par décision prise à l'unanimité des voix, en séance plénière.

Art. 4. La disposition finale de l'article 14 de l'acte public de 1865 est modifiée en ce sens, que l'interdiction d'employer aucune partie des sommes produites par les taxes prélevées sur les bâtiments de mer ou des emprunts réalisés au moyen de l'affectation de ces taxes, pour couvrir les frais de travaux ou des dépenses administratives se rapportant à une section fluviale située en amont d'Isaktcha, est restreinte à la partie du fleuve située en amont de Galatz.

Art. 5. La Commission européenne est chargée de l'entretien et de l'administration de tous les phares composant le système d'éclairage des embouchures du Danube: par suite, la quote part représentant les droits de phare, dans le montant des taxes perçues à Soulina, restera intégralement acquis à la Caisse de navigation.

Art. 6. Les règlements sanitaires applicables aux embouchures du Danube, y compris les tarifs des taxes sanitaires, seront élaborés et modifiés, de concert avec la Commission européenne, par le Conseil international qui sera institué à Bucarest.

Les règlements actuels resteront en vigueur jusqu'à nouvel ordre, sous la réserve du droit de la Commission européenne de demander l'abrogation immédiate de ceux qui seraient en opposition avec les intérêts de la navigation et avec les principes énoncés dans les articles 18, 19 et 20 de l'acte public du 2 novembre 1865.

Dans le but de déterminer plus exactement la portée des stipulations dudit article 20, relatives aux mesures de quarantaine proprement dites, mises en vigueur en temps d'épidémie, il est expressément entendu et convenu que ces mesures sont exclusivement applicables aux navires et aux voyageurs de provenance brute et dans les ports non contaminés, et que toute mesure exceptionnelle et restrictive doit être supprimée, pour l'intercourse entre les ports du fleuve, dès que l'épidémie est devenue générale sur ses rives.

Et afin de faciliter, en temps d'épidémie, le maintien de la police fluviale, il est convenu, de plus, que l'inspecteur de la navigation, le chancelier de l'inspection et les surveillants des sections continueront, comme par le passé, à circuler librement sur le fleuve, sous la seule condition de se soumettre, en cas de compromission, aux mesures réglementaires auxquelles sont soumis les agents de la santé. Les mêmes immunités seraient, en cas de besoin, accordées aux ingénieurs, employés et ouvriers de la Commission européenne.

Art. 7. En ce qui concerne spécialement l'administration du service sanitaire à Soulina, le Conseil international de Bucarest s'entendra avec la Commission sur la nomination et la rétribution du personnel de la santé, sur l'installation et le fonctionnement des bureaux, sur l'établissement et l'entretien d'un lazaret, sur le

mode de perception des taxes sanitaires et sur la destination de leur produit, lequel formera un fonds spécial.

Art. 8. Pour assurer, en tout temps, au personnel ainsi qu'aux propriétés et ouvrages de la Commission européenne le bénéfice de la neutralité qui leur est garantie par les articles 21 de l'acte public du 2 novembre 1865, et 7 du traité de Londres du 13 mars 1871, les ingénieurs employés et ouvriers de la Commission européenne pourront être munis d'un brassard portant, sur fond bleu, les lettres blanches C E D. De plus, elle ne sera pas tenue d'arborer sur ses établissements de toute nature et sur ses embarcations d'autre pavillon que le sien, lequel est composé de cinq bandes parallèles, perpendiculaires à la hampe, disposées dans l'ordre suivant de leurs couleurs: rouge, blanc, bleue, blanc et rouge, la bande bleue ayant une hauteur double de celle de chacune des autres bandes, et portant en blanc les lettres C E D.

Art. 9. Toutes les dispositions de l'acte public du 2 novembre 1865, auxquelles il n'est pas expressément dérogé par le présent acte additionnel, conservent toute leur force et valeur.

Le règlement de navigation et de police et le tarif des droits de navigation seront révisés ultérieurement par la Commission européenne, pour être mis d'accord avec l'état de choses créé par le traité de Berlin.

Art. 10. Le présent acte sera ratifié.

Chacune des Hautes Parties contractantes ratifiera en un seul exemplaire. Les instruments de ratification seront déposés, dans le délai d'une année, ou plus tôt si faire se peut, dans les archives de la Commission européenne du Danube.

En foi de quoi, les délégués plénipotentiaires respectifs ont signé le présent acte additionnel et y ont apposé leur sceau.

Fait à Galatz, le vingt huitième jour du mois de mai de l'année mil huit cent quatre-vingt-un.

Signé: ARENDT — E. de HAAN — CAMILLE  
BARRÈRE — H. T. SIBORNE — N. RE-  
VEST — PENCOVICI — A. ROMANENKO  
— CONST. ET. CARATHÉODORY.

*ESTRATTO dal protocollo (n. 384) della seduta della Commissione danubiana del 28 maggio 1881, contenente alcune riserve dei delegati russo e rumeno rispetto agli articoli 5, 6 e 7 dell'atto addizionale.*

« Au moment de signer l'acte additionnel, le délégué de Russie déclare, par ordre de son Gouvernement, qu'il signe l'acte dont il s'agit sous la réserve suivante: les dispositions des articles cinq et six de l'acte additionnel ne seront pas applicables à la rive gauche du bras de Kilia, c'est-à-dire au territoire russe; bien entendu que cette réserve ne saurait changer en rien les stipulations des traités concernant la Commission européenne du Danube.

« Le délégué de Roumanie déclare, de son côté, par ordre de son Gouvernement, qu'il signe l'acte additionnel sous la réserve de la parité des droits des Etats riverains quant aux dispositions des articles cinq, six et sept du dit acte; il est entendu, toutefois, que les dispositions de l'article cinq seront applicables, pendant la durée de la Commission européenne, aux seuls phares existants, et que celles de l'article sept sont maintenues, en ce qui concerne exclusivement la perception des taxes sanitaires et la gestion du fonds qui sera formé au moyen du produit de ces taxes.

« Les délégués prennent et se donnent respectivement acte de ces déclarations et réserves, et il est constaté, que postérieurement à la rédaction du texte de l'article sept, une entente est survenue entre le Gouvernement roumain et la Commission européenne en ce sens que la perception des taxes sanitaires et la gestion du fonds à former au moyen de leur produit passent entre les mains de la Commission.

« Les délégués d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, de France, de la Grande-Bretagne, d'Italie, de Roumanie, de Russie et de Turquie apposent à l'acte additionnel leurs signatures et le sceau de leurs armes.

« Le présent protocole est rédigé et signé en neuf originaux dont l'un est déposé aux archives de la Commission conjointement avec l'instrument paraphé de l'acte additionnel.

« Fait à Galatz, le 28 mai 1881.

« Signé: ARENDT — E. de HAAN — CAMILLE BARRÈRE — H. T. SIBORNE — N. REVEST — PENCOWICI — A. ROMANENKO — CONST. ET. CABATHÉODORY. »

## RÈGLEMENT

de navigation et de police, applicable à la partie du Danube comprise entre Galatz et les embouchures, arrêté par la Commission européenne du Danube (\*) le 19 mai 1881.

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1<sup>er</sup>. L'exercice de la navigation sur le Bas-Danube, en aval de Galatz est placé sous l'autorité de l'inspecteur de la navigation et du capitaine du port de Soulina.

L'autorité de ces deux agents s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

Art. 2. L'exécution des règlements applicables au Bas-Danube est également assurée par l'action des bâtiments de guerre stationnés aux embouchures, conformément à l'article 19 du traité de Paris.

Chaque station navale agit sur les bâtiments de sa nationalité, et sur ceux dont elle se trouve appelée à protéger le pavillon, soit en vertu des traités ou des usages, soit par suite d'une délégation générale ou spéciale.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour intervenir, les autorités préposées à la police du fleuve peuvent recourir aux bâtiments de guerre de la puissance territoriale.

Art. 3. L'inspecteur est spécialement préposé à la police du Bas-Danube, à l'exclusion du port de Soulina.

Il est assisté de plusieurs surveillants répartis sur les diverses sections fluviales de son ressort.

Art. 4. Le capitaine du port de Soulina est chargé de la police du port et de la rade extérieure de Soulina.

En cas d'épidémie et lorsque des mesures de quarantaine sont appliquées à l'embouchure de Soulina, le capitaine du port est également chargé d'exercer la police à l'égard des bâtiments qui stationnent en amont du port, en dehors de la limite déterminée par l'article 12 ci-après, pour purger leur quarantaine.

L'inspecteur conserve ses attributions ordinaires à l'égard des bâtiments qui traversent simplement la section fluviale occupée par les bâtiments qui purgent leur quarantaine.

Art. 5. Les capitaines marchands, patrons ou conducteurs de barques, à quelque nationalité qu'ils appartiennent sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du présent règlement, par l'inspecteur et par le capitaine du port de Soulina, ou par les agents placés sous leurs ordres.

Ils ne peuvent refuser d'arborer leurs pavillons, ni de décliner, s'ils en sont requis, leurs noms, ainsi que la nationalité et les noms de leurs bâtiments, ni de présenter leur rôle d'équipage, sans préjudice aux dispositions des articles 10, 17, 23 et 74 ci-dessous. (Art. 125).

(\*) Ce règlement remplace le règlement du 10 novembre 1875, lequel avait été substitué lui-même à celui du 8 novembre 1870 et à celui du 2 novembre 1865, joint à l'acte public du même jour. (Art. 7, Annexe A).

Une instruction spéciale émanée de la Commission européenne règle, dans ses détails, l'action de l'inspecteur et du capitaine du port.

Art. 6. Indépendamment des fonctions judiciaires qui remplissent dans les cas prévus par les articles 90 et 151 du présent règlement, l'inspecteur et le capitaine du port de Soulina prononcent sommairement dans les différends entre les capitaines et leurs équipages, en se faisant assister par deux capitaines de la nationalité des parties litigantes, ou, à leur défaut, par deux autres capitaines. Ils n'exercent toutefois cette partie de leurs attributions qu'autant que l'un des intéressés a réclamé leur intervention et qu'il ne se trouve pas sur les lieux une autre autorité compétente.

## TITRE PREMIER.

### De la police de la rade et du port de Soulina.

#### CHAPITRE PREMIER. — De la police de la rade de Soulina.

Art. 7. La rade de Soulina comprend les eaux de la mer, sur un rayon de deux milles nautiques autour de la tête de la digue du nord.

Art. 8. Tout bâtiment qui arrive en rade de Soulina, en venant de la mer est tenu de hisser son pavillon national. (Art. 125).

Art. 9. S'il reste en rade pour charger ou décharger sa cargaison, il est néanmoins soumis aux ordres du capitaine du port de Soulina et de ses agents, pour tout ce qui concerne la police de la navigation.

Il a notamment à se conformer aux dispositions du présent règlement comprises sous le titre V et relatives au service des allèges.

Art. 10. Il doit mouiller à l'endroit qui lui est désigné par le chef ou par le sous-chef des pilotes de Soulina.

Après quoi, le capitaine ou son second se présente, dans les vingt-quatre heures, au bureau du capitaine du port pour y déposer les papiers du bâtiment. (Art. 125).

Art. 11. Il est interdit aux embarcations des navires mouillés sur la rade de s'engager dans la passe et de circuler dans le port, pendant la nuit sans porter un fanal éclairé. (Art. 125).

#### CHAPITRE II. — De la police du port de Soulina.

Art. 12. Le port de Soulina comprend le bras de Soulina sur une longueur de trois milles nautiques, en partant de l'ouverture de la passe formée par les têtes des digues de l'embouchure.

Art. 13. Aucun navire à voiles ou à vapeur jaugeant plus de cent tonneaux ne peut franchir la passe de Soulina, soit en venant de la mer, soit en sortant du fleuve, sans avoir à bord un pilote breveté par la Commission. (Art. 133).

Cette disposition, toutefois, n'est pas applicable aux bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, lesquels peuvent se servir de leurs propres pilotes.

Sont également dispensés de l'obligation de prendre un pilote breveté, les bâtiments ne jaugeant pas plus de cent cinquante tonneaux, qui traversent l'embouchure de Soulina sur lest.

Le service du pilotage est réglé par des dispositions spéciales comprises sous le titre IV du présent règlement.

Art. 14. Aucun navire ne peut entrer dans le port de Soulina ou en sortir sans hisser son pavillon national.

Les autorités du port ne permettent le passage à aucun navire sans pavillon. (Art. 125).

Art. 15. Dans le cas où, par suite de gros temps, le chenal de Soulina est jugé impraticable par le capitaine du port, un pavillon bleu est arboré sur la tour du phare, et indique que les pilotes de l'Administration ne peuvent aller en rade.

Art. 16. Les capitaines sont tenus de jeter l'ancre aux endroits qui leur sont désignés par les autorités du port et de changer de

mouillage sur la réquisition de ces autorités, lorsque cela est reconnu nécessaire.

Il est interdit aux bâtiments à vapeur dont la longueur dépasse cent trente pieds anglais, ainsi qu'aux convois de remorque, de virer de bord, lorsqu'ils arrivent d'amont, dans une des sections du port de Soulina où sont stationnés d'autres bâtiments. (Art. 125).

Art. 17. Les capitaines se présentent, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, au bureau du capitaine du port, pour y produire leurs papiers de bord. (Art. 125).

Ils sont tenus également, sauf l'exception prévue ci-après, de présenter leurs papiers au directeur de la Caisse de navigation de Soulina, qui appose sur le rôle d'équipage de chaque bâtiment entrant dans le Danube, quelle que soit sa capacité, une estampille portant ces mots : *Commission européenne du Danube. — Caisse de navigation de Soulina*, la date de l'année et un numéro d'ordre. Toutefois, les capitaines des bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques ne sont pas assujettis à l'accomplissement de cette formalité, si ce n'est lors de leur premier voyage dans chaque campagne annuelle, ou lors de leur première entrée dans le Danube. (Art. 126).

Si les navires qui viennent de la mer ne s'arrêtent pas plus de vingt-quatre heures à Soulina, les papiers de bord sont rendus immédiatement aux capitaines, après l'accomplissement des formalités prescrites; dans le cas contraire, ils restent déposés au bureau du capitaine du port, par l'entremise duquel ils sont transmis, s'il y a lieu, à l'autorité consulaire ou locale compétente; sauf ce cas, le rôle d'équipage doit toujours se trouver à bord du bâtiment. (Art. 126).

Art. 18. Une fois à l'ancre, les bâtiments s'amarront par des cables aux poteaux établis à cet effet le long des deux rive, ou aux bâtiments déjà mouillés, sans toutefois qu'il puisse y avoir jamais plus de trois corps amarrés bord-à-bord le long de chaque rive.

Ils rentrent leur bâton de foc et leurs bouts-dehors, qui ne peuvent servir, en aucun cas, à amarrer les embarcations.

Pendant toute la durée du mouillage, les vergues restent brasées de l'avant à l'arrière. (Art. 125).

Art. 19. Il est interdit aux bâtiments de petit cabotage, ainsi qu'aux allèges, de circuler dans le port pendant la nuit.

Les embarcations du port ou des bâtiments marchands ne peuvent se déplacer pendant la nuit, sans porter un fanal éclairé. (Art. 125).

Art. 20. Il n'est pas permis de chauffer, dans l'intérieur du port, du goudron ou de la poix, à bord des bâtiments.

Il est également interdit de faire des fumigations à bord des bâtiments sans l'autorisation du capitaine du port.

Les capitaines veillent à ce qu'il ne soit fait usage, à leur bord, de lumières quelconques, autres que des lampes à verre ou des lanternes. (Art. 125).

Art. 21. Le capitaine de tout bâtiment arrivant dans le port de Soulina, avec un chargement composé, exclusivement ou en partie, de pétrole, de poudre à canon ou de mine ou d'autres matières explosibles, est tenu d'en faire immédiatement sa déclaration au bosseman ou au pilote, avant de prendre son mouillage. (Art. 127).

Art. 22. Les bâtiments ayant du pétrole à bord ne peuvent mouiller que dans la partie inférieure du port, sur la rive gauche, en aval de tous les autres bâtiments, et il leur est interdit de s'amarrer ou de jeter l'ancre dans aucune autre section du port.

Les bâtiments ayant à bord des matières explosibles ne peuvent mouiller que dans la partie supérieure du port, en amont de tous les autres bâtiments, et ils sont tenus de porter un pavillon rouge en tête du mât de misaine. (Art. 127).

Art. 23. Avant de sortir du port pour prendre la mer, les capitaines se présentent au bureau du capitaine du port pour y produire leurs papiers, et ils sont également tenus, à l'exception des

capitaines des bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, de présenter leurs papiers au directeur de la Caisse de navigation, qui annule alors, au moyen de l'empreinte d'une griffe, l'estampille apposée, à l'entrée, sur le rôle d'équipage, conformément à l'article 17 ci-dessus. (Art. 125).

Le rôle ne peut être rendu au capitaine avant qu'il n'ait produit son connaissance si son bâtiment sort chargé, mais pour les bâtiments qui reçoivent ou complètent leur chargement sur la rade de Soulina, la production du connaissance peut être remplacée par celle d'un manifeste certifié par l'autorité consulaire ou locale compétente, et faisant connaître la nature et la quantité des marchandises embarquées. Ce manifeste doit de même être produit avant le retrait du rôle d'équipage.

Après l'acquiescement des droits de navigation établis par le tarif en vigueur à l'embouchure de Soulina et le paiement ou la consignation des amendes infligées en vertu des règlements sur la police de la navigation ou en vertu du susdit tarif, le rôle d'équipage est présenté à la chancellerie du capitaine du port, où doit toujours s'effectuer la dernière expédition pour les bâtiments en partance, et qui délivre alors aux capitaines de ces bâtiments le laissez-passer qui leur est nécessaire pour prendre la mer.

Art. 24. Le capitaine de tout bâtiment qui, par suite d'accident ou de vent contraire, entre en relâche dans le port de Soulina, ou est obligé d'y rentrer après en être sorti pour prendre la mer, est tenu de se présenter, dans les vingt-quatre heures de la rentrée, au bureau du capitaine de port, pour y faire sa déclaration.

Il est tenu également de produire, dans le même délai, son rôle d'équipage au directeur de la Caisse de navigation de Soulina. Ce rôle lui est immédiatement rendu. (Art. 128).

Art. 25. Les bâtiments qui entrent dans le port de Soulina, dans l'un des cas prévus par l'article précédent, ne peuvent mouiller que dans la partie inférieure du port, au point qui leur est indiqué par le bosseman ou par le pilote. (Art. 128).

#### CHAPITRE III. — *Dispositions communes à la rade et au port de Soulina.*

Art. 26. L'article 73 du présent règlement, qui interdit le jet du lest ailleurs que dans les endroits désignés à cet effet, s'applique notamment à la rade et au port de Soulina proprement dit.

Art. 27. Tout bâtiment mouillé dans le port ou sur la rade de Soulina, qui ne porterait pas l'indication de son nom sur son bordage extérieur, est tenu de porter ce nom affiché, en grand caractères, sur une partie facilement visible de son arrière, pendant toute la durée du mouillage. (Art. 125).

Art. 28. Il est défendu de retirer, sans l'autorisation du capitaine du port, les ancres, chaînes et autres objets abandonnés dans le port ou dans la rade extérieure.

Art. 29. En cas d'échouement et de naufrage, ainsi qu'en cas d'avaries, le capitaine du port de Soulina porte les secours les plus urgents pour assurer le sauvetage de la cargaison, du navire et de ses appareils, et pour sauvegarder l'intérêt général de la navigation.

Si le capitaine du port est à même de constater les faits et s'il en est requis par l'une des parties intéressées, il dresse un procès verbal qui est transmis par lui à l'autorité du pavillon.

Après quoi, il se dessaisit de l'administration du sauvetage et envoie tous les actes dressés par lui à la plus proche autorité compétente.

#### TITRE II.

##### De la police du fleuve.

#### CHAPITRE PREMIER. — *Règle générale.*

Art. 30. Tout capitaine ou patron d'un bâtiment quelconque, en cours de navigation ou stationnant, soit à l'ancre, soit amarré

à la rive, est tenu de veiller à ce que son bâtiment ne cause ni entrave à la navigation, ni dommage, soit à d'autres bâtiments, soit aux échelles, bouées, signaux, chemins de halage et autres établissements servant à la navigation, placés sur le fleuve ou sur les rives, et il doit veiller avec le même soin à se sauvegarder lui-même.

Les bâtiments naviguant ou stationnant dans le bras de Soulina sont tenus de porter leurs ancres suspendues librement aux bords, sans les fixer au bordage. Cette disposition n'est pas obligatoire pour les bâtiments dont les ancres sont fixées au bordage par un mécanisme permettant de les mouiller immédiatement.

Les conducteurs de trains de bois ou radeaux sont soumis aux mêmes règles de précaution que ceux des bâtiments.

En se conformant aux règles prescrites par les articles ci-après, composant le titre II du présent règlement, les navires doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation, et avoir égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles afin de parer à un péril immédiat. (Article 129).

## CHAPITRE II. — Règles pour les bâtiments qui se croisent ou se dépassent.

Art. 31. En règle générale, il est interdit à un bâtiment de dépasser le bâtiment qui suit la même route, et à deux bâtiments allant en sens contraire, de se croiser, sur les points où le chenal ne présente pas une largeur suffisante. (Art. 129).

Art. 32. Aucun bâtiment ne peut se diriger par le travers de la route suivie par un autre bâtiment, de façon à l'entraver dans sa course.

Lorsqu'un bâtiment remontant le fleuve se trouve exposé à rencontrer un bâtiment naviguant à la descente, sur un point qui n'offre pas une largeur suffisante, il doit s'arrêter en aval du passage, jusqu'à ce que l'autre bâtiment l'ait franchi; si le bâtiment qui remonte est engagé dans le passage au moment de la rencontre, le bâtiment descendant est tenu de s'arrêter en amont, jusqu'à ce que sa route soit libre. (Art. 129).

Art. 33. Dans les courbes du bras de Soulina, et dans les passes étroites, en général, les bâtiments à vapeur ne peuvent s'approcher à petite distance des bâtiments qui les précèdent. (Article 129).

Art. 34. Lorsque deux bâtiments à vapeur ou deux bâtiments à voiles naviguant par un vent favorable se rencontrent, faisant route en sens contraire, ils sont tenus de se diriger de telle sorte qu'ils viennent tous deux sur tribord, ainsi qu'il est d'usage à la mer. A cet effet, le bâtiment qui remonte le fleuve doit appuyer vers la rive gauche, et celui qui descend, vers la rive droite. Il en est de même, lorsque la rencontre a lieu entre un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable.

Le capitaine ou patron qui s'écarte de ces règles doit prouver en cas d'avaries, qu'il a été dans l'impossibilité de les observer, à défaut de quoi, il est responsable devant le Tribunal compétent, des accidents survenus.

En cas de rencontre et sauf les prescriptions des articles 32, 35, 39, 42 et 43 du présent règlement, tout bâtiment à vapeur peut faire connaître la marche qu'il a l'intention de suivre en donnant au bâtiment rencontré les signaux spécifiés ci-après:

Un coup bref de sifflet pour dire: je vais sur tribord;

Deux coups de sifflet pour dire: je vais sur babord;

Trois coups de sifflet pour dire: je vais en arrière à toute vitesse.

Ces signaux sont facultatifs, mais le bâtiment qui les a donnés est tenu d'y conformer sa marche. Le signal du bâtiment naviguant à la descente fait règle.

Art. 35. Lorsque deux bateaux à vapeur allant en sens contraire arrivent devant une courbe, ils doivent se donner les signaux prescrits par les articles 36 et 37 ci-après, et celui qui est en aval s'arrête jusqu'à ce que l'autre bâtiment ait franchi le passage. (Art. 129).

Art. 36. Lorsque dans une passe étroite, un bâtiment à vapeur veut devancer un autre bâtiment à vapeur marchant dans le même sens, il en donne le signal, avant d'être arrivé à petite distance, au moyen de cinq coups de cloche ou de sifflet, et en agitant un pavillon à hampe sur la gaillard d'avant, ou en hissant à mi-mât un pavillon bleu pendant le jour, ou un fanal éclairé, à verre blanc, pendant la nuit. Sur ces signaux, le bâtiment marchant en avant s'écarte à gauche et livre le passage à l'autre bâtiment qui prend la droite; aussitôt que le bâtiment qui suit se trouve à la distance d'une demi longueur de bâtiment de celui qui précède ou de la queue du convoi remorqué par lui, ce dernier doit ralentir sa marche jusqu'à ce qu'il ait été dépassé. (Art. 129).

Art. 37. Lorsqu'un bâtiment meilleur voilier rejoint un bâtiment à voiles et veut le dépasser, il en donne le signal en hélant à temps son devancier, lequel est tenu de lui livrer passage au vent.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un bâtiment à voiles marchant dans le même sens que lui, il lui donne les signaux prescrits par l'article 36, avant d'être arrivé à petite distance, et il passe sous le vent du bâtiment à voiles. (Art. 129).

Art. 38. Les bâtiments à vapeur naviguant à la descente doivent ralentir leur course sur les points où le fleuve décrit de fortes courbes jusqu'à ce que de l'arrière du bâtiment l'œil puisse plonger dans le passage. Si le bateau à vapeur trouve des bâtiments engagés dans la courbe, il signale son approche au moyen d'un coup de sifflet. (Art. 129).

Art. 39. Tout bâtiment à vapeur est tenu d'éviter les bâtiments marchant à la dérive qu'il rencontre, soit en remontant, soit en descendant le fleuve.

Le bâtiment naviguant à la dérive doit de son côté, lorsqu'il rencontre d'autres bâtiments, soit à voiles soit à vapeur, ranger au plus près d'une des rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage. (Art. 129).

Art. 40. Les bâtiments qui naviguent en louvoyant veillent, dans leurs évolutions, à ne pas se trouver sur la route des bateaux à vapeur. (Art. 129).

Art. 41. Les capitaines et patrons de bâtiments portant forte charge ou de bâtiments chargés d'une capacité inférieure à soixante tonneaux, sont tenus de s'éloigner, autant que possible, de la route des bâtiments à vapeur qu'ils rencontrent ou qui les rejoignent.

Les capitaines des bateaux à vapeur, de leur côté, lorsqu'ils passent à proximité des bâtiments désignés dans l'alinéa précédent, doivent ralentir le jeu de leur machine et l'arrêter complètement en cas de danger pour les dits bâtiments, s'ils peuvent toutefois le faire sans danger pour eux-mêmes ou pour les bâtiments qu'ils remorquent. (Art. 129).

Art. 42. Les capitaines ou conducteurs de remorqueurs, naviguant avec ou sans convoi, sont tenus à l'observation de toutes les dispositions qui précèdent; ils doivent spécialement se conformer aux prescriptions des articles 36, 37 et 38, lorsqu'un convoi veut en dépasser un autre; hors ce dernier cas, deux convois ne peuvent jamais se trouver l'un à côté de l'autre, soit au mouillage, soit en cours de voyage.

En cas de rencontre avec les bâtiments à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le fleuve, a la faculté de s'écarter des prescriptions de l'article 34 ci-dessus pour se tenir en dehors du courant, s'il peut le faire sans danger pour les bâtiments rencontrés.



Le remorqueur est tenu d'ailleurs, s'il fait usage de cette faculté, de donner les signaux prescrits par les articles 34 ou 37 ci-dessus. (Art. 129).

Art. 43. En règle générale, tout bâtiment à vapeur qui ne remorque pas un convoi, de même que tout bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable, doit livrer passage à un convoi de bâtiments remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les capitaines et conducteurs, tant des remorqueurs que des bâtiments remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 36, 37 et 38 ci-dessus n'ont pas été donnés, de s'écarter conformément aux dispositions desdits articles.

Les capitaines et conducteurs des remorqueurs et des bâtiments remorqués doivent d'ailleurs dans tous les cas de rencontre avec d'autres bâtiments, rapprocher, autant que possible, les uns des autres, les bâtiments conduits à la remorque en convoi, de manière à livrer aux autres bâtiments un passage suffisamment large. (Art. 129).

Art. 44. Les bateaux à vapeur à aubes ne peuvent amarrer le long de leur bord les bâtiments qu'ils remorquent dans la Soulina.

Il est interdit dans tous les cas, de naviguer dans ce bras du fleuve avec un convoi de plus de six remorques ou avec plus de deux bâtiments amarrés bord-à-bord. (Art. 129).

Art. 45. Si deux bâtiments halés en sens contraire se rencontrent le long de la même rive, celui qui remonte s'écarte de manière à laisser passer l'autre.

Si un bâtiment halé par des animaux de trait rejoint un train de halage à bras d'hommes, celui-ci doit lui livrer passage.

Dans le cas où un bâtiment halé en rencontre un autre amarré à la rive, le capitaine de ce dernier doit permettre aux matelots du bâtiment halé de monter sur son bord pour transporter la corde de halage. (Art. 129).

Art. 46. Nul ne peut entreprendre de dépasser les bâtiments halés si ce n'est en appuyant sur la rive opposée à celle sur laquelle s'exerce le halage.

Les bâtiments halés doivent, de leur côté, sur les signaux prescrits par les articles 36 et 37 ci-dessus, se ranger au plus près possible contre la rive qu'ils longent. (Art. 129).

#### CHAPITRE III. — Règle pour les chemins de halage.

Art. 47. Le chemin qui longe les deux rives du fleuve est spécialement affecté au halage des bâtiments, soit à bras d'hommes, soit au moyen d'animaux de trait; les piétons et les voitures peuvent également en faire usage.

Art. 48. La largeur du chemin de halage, en dehors des ports, est fixée au minimum de vingt pieds anglais, comptés à partir de la rive normale du fleuve. Le chemin de halage doit être libre de tout objet qui peut en entraver l'usage, tels que buissons, arbres, enclos, maisons et autres constructions. (Art. 129).

Art. 49. Il n'est pas permis d'établir dans le fleuve et notamment près des rives, des moulins sur bateaux, des roues d'irrigation et autres constructions de ce genre, sans une autorisation formelle de l'autorité préposée à la police du fleuve. (Art. 129).

Art. 50. Il est expressément défendu de creuser des fossés en travers du chemin de halage, à moins que le propriétaire riverain ne se charge de rétablir la communication au moyen d'un pont. (Art. 129).

Art. 51. Des poteaux d'amarrage ayant été établis le long de la Soulina les capitaines et patrons éviteront de planter des pieux ou de fixer des ancres sur les chemins de halage, pour l'amarrage de leurs bâtiments. (Art. 129).

#### CHAPITRE IV. — Règles pour la navigation pendant la nuit ou par un temps de brouillard.

Art. 52. Tout bâtiment à vapeur naviguant pendant la nuit (entre le coucher et le lever du soleil), doit être muni d'une lu-

mière blanche, facilement visible à la distance de deux milles, au moins, hissée en tête du mât de misaine, d'une lumière verte à tribord, et une lumière rouge à babord.

Les feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant, de telle manière que le feu vert ne puisse pas être aperçu de babord avant, ni le feu rouge, de tribord avant.

Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils font route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine dont ils ne doivent jamais faire usage.

Les bâtiments à vapeur remorquant un ou plusieurs autres bâtiments portent, indépendamment de leurs feux de côté, deux feux blancs placés l'un au-dessous de l'autre en tête de mât, pour servir à les distinguer des autres navires à vapeur.

Pour l'application des règles prescrites par le présent article, tout navire à vapeur qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles, est considéré comme navire à voiles, et tout navire dont la machine est en action, quelle que soit sa voilure, est considéré comme navire à vapeur.

Les radeaux naviguant pendant la nuit doivent porter un feu blanc à chacun de leurs angles et trois feux blancs en tête de mât, placés l'un au-dessus de l'autre. (Art. 129).

Art. 53. Les bâtiments à voiles, les convois de remorque et les radeaux ne peuvent naviguer lorsque l'obscurité ne permet pas d'apercevoir simultanément les deux rives du fleuve.

Tout bâtiment, soit à voiles, soit à vapeur, en marche pendant la nuit, qui s'aperçoit qu'il est rejoint par un autre bâtiment suivant la même route que lui, est tenu d'avertir ce bâtiment, en lui montrant une lumière blanche à l'arrière. (Art. 129).

Art. 54. Par un temps de brume, les bâtiments à vapeur ne peuvent naviguer qu'à vitesse réduite, et les capitaines sont tenus de régler leur marche suivant l'intensité de la brume, de manière à rester toujours maîtres de leurs mouvements et à pouvoir s'arrêter à temps, en cas d'obstacle. Ils sont tenus, d'ailleurs, de faire tinter sans interruption la cloche du bord, en donnant un coup de sifflet de deux en deux minutes, et de jeter l'ancre, si la brume devient épaisse au point qu'il leur soit impossible de voir simultanément les deux rives du fleuve. (Art. 129).

Art. 55. Il est interdit aux bâtiments de laisser leurs amarres en travers du fleuve pendant la nuit ou par un temps de brouillard. (Art. 129).

#### CHAPITRE V. — Règles pour les bâtiments au mouillage.

Art. 56. Il est expressément défendu de jeter l'ancre ou de s'amarrer dans le chenal de navigation.

Sauf l'exception prévue par l'article 75 ci-après, il est également interdit aux bâtiments de s'amarrer ou de mouiller dans les courbes de fleuve, même le long des rives, ou à toute partie des rives située entre deux poteaux portant des ancres renversées, sous peine d'être responsables de toutes les avaries que leur présence aura pu occasionner.

Il ne peut y avoir, en dehors des ports, deux ou plusieurs bâtiments mouillés ou amarrés bord-à-bord, le long des chemins de halage. (Art. 129).

Art. 57. Lorsque par suite de brouillards, un bâtiment ou un radeau est obligé de s'arrêter ailleurs que sur un point habituel de mouillage, il est tenu, si c'est un bateau à vapeur, de faire tinter la cloche du bord, et dans le cas contraire, de héler du porte-vois. Ces signaux sont répétés de deux en deux minutes. (Art. 129).

Art. 58. Tout bâtiment arrêté sur le fleuve pendant la nuit doit être muni d'un fanal éclairé qui est placé, soit à l'extrémité de l'une des grandes vergues, soit sur toute autre partie apparente du

bâtiment, du côté du chenal, de telle sorte qu'il puisse être aperçu aussi bien en amont qu'en aval.

Les radeaux stationnant à l'ancre pendant la nuit doivent porter les feux prescrits par le dernier alinéa de l'article 52 ci-dessus, sauf les feux des deux angles, du côté de la rive, qu'ils sont tenus de supprimer. (Art. 129).

Art. 59. Lorsque pour s'amarrer, ainsi que dans le cas d'échouement prévu dans le chapitre VII ci-après, un bâtiment ou un radeau est obligé de placer un câble ou une chaîne en travers du chenal, ces amarres doivent être larguées promptement, aussitôt qu'un autre bâtiment se présente pour passer. (Art. 129).

#### CHAPITRE VI. — Règles spéciales pour les radeaux.

Art. 60. Les radeaux et trains de bois ne peuvent avoir, lorsqu'ils naviguent dans le bras de Soulina, qu'un tirant d'eau inférieur de deux pieds anglais, au moins, à la hauteur de l'eau sur celui des bas-fonds dudit bras offrant la moindre profondeur. (Art. 130 et 148).

Art. 61. Il est interdit à tout radeau ou train de bois ayant un tirant d'eau de plus de neuf pieds anglais ou une largeur de plus de quarante pieds anglais, et à tout train de bois destiné à prendre la mer, quelles que soient ses dimensions, de naviguer dans le bras de Soulina, sans être remorqué par un bateau à vapeur. En aucun cas, les radeaux ou trains de bois naviguant dans le bras de Soulina et ayant un tirant d'eau de neuf pieds anglais ou au-dessus, ne peuvent avoir une largeur de plus de cinquante pieds anglais. Tout radeau ou train de bois ayant une largeur plus considérable est tenu de suspendre sa navigation dans ledit bras sur la réquisition des agents de la police fluviale, et de réduire sa dimension à la limite fixée ci-dessus, sans préjudice à l'application de l'amende édictée par le deuxième alinéa de l'article cent trente du présent règlement. (Art. 130).

Art. 62. Il est également interdit à tout radeau ou train de bois non remorqué de naviguer dans le bras de Soulina pendant la nuit, c'est-à-dire entre le coucher et le lever du soleil. (Art. 130 et 148).

Art. 63. Tout radeau ou train de bois échoué dans le bras de Soulina qui n'est pas remis à flot dans les vingt-quatre heures, peut être allégé et démonté même, au besoin, par les agents de la police fluviale, aux frais du propriétaire.

#### CHAPITRE VII. — Règles pour les cas d'échouement et de naufrage.

Art. 64. Tout capitaine ou patron d'un bâtiment ou d'un radeau échoué dans le cours de la Soulina est tenu de placer sur un point convenablement situé, et tout au moins à un kilomètre en amont de son bâtiment, une vigie chargée de héler les bâtiments et radeaux descendant le fleuve, pour les avertir de la nature et du lieu de l'accident.

Lorsqu'un bâtiment échoué se trouve sous voiles ou sous vapeur, il est tenu de héler les bâtiments qui s'approchent avant qu'ils ne soient arrivés à petite distance, pour les avertir de son immobilité. (Art. 129).

Art. 65. Les bâtiments à vapeur ne peuvent faire usage que de la moitié de leur force en traversant les passages sur lesquels un bâtiment ou un radeau s'est échoué ou a coulé. (Art. 129).

Art. 66. Tout naufrage dans le fleuve est réputé suspect, hors les cas exceptionnels, et il y a présomption, jusqu'à preuve contraire, qu'il est imputable à la négligence ou à la mauvaise volonté du capitaine ou de son équipage.

Le pilote du bâtiment est personnellement responsable du naufrage, s'il a eu lieu par suite de mauvaise manœuvre.

Art. 67. Si un bâtiment vient à faire naufrage, le capitaine doit faire tous ses efforts pour le haler immédiatement contre l'une des rives, de manière à ce qu'il ne reste pas engagé dans le chenal.

Le capitaine du bâtiment naufragé et son équipage restent à bord ou sur la rive, à proximité du lieu du sinistre jusqu'à ce que le procès-verbal mentionné dans l'article 68 ci-après ait été dressé.

Il leur est interdit d'éloigner, sous un prétexte quelconque, quoi que ce soit de la cargaison, du matériel, des ancres, chaînes, câbles, etc., etc.

Art. 68. Aussitôt après le naufrage ou accident, le pilote du bâtiment, et à défaut d'un pilote, le capitaine du bâtiment fait prévenir le plus promptement possible l'inspecteur de la navigation, par les agents de la surveillance du fleuve.

L'inspecteur se rend immédiatement sur les lieux, et dresse un procès-verbal circonstancié du sinistre, qui est communiqué par ses soins à l'autorité compétente.

Les ancres, chaînes et autres objets abandonnés par les navigateurs sur le Bas-Danube, en aval de Galatz et en amont de la limite supérieure du port de Soulina, telle qu'elle est déterminée par l'article 12 du présent règlement, ne peuvent être retirés par qui que ce soit, sans une autorisation écrite par l'inspecteur de la navigation.

L'inspecteur délivre, s'il y a lieu, cette autorisation, et règle le mode d'enlèvement, ainsi que la destination des objets abandonnés, dans la forme prescrite pour les objets abandonnés à l'embouchure, par le paragraphe 12 de l'instruction au capitaine du port de Soulina, arrêtée par la Commission européenne, le 5 juillet 1871, en exécution de l'article 9 de l'acte public du 2 novembre 1865.

Art. 69. Si l'inspecteur juge nécessaire de prendre des mesures immédiates dans l'intérêt de la navigation, il requiert à cet effet le capitaine du bâtiment naufragé, lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera abandon de son bâtiment, et de laisser, dans ce cas, toute latitude à l'inspecteur pour les dispositions à prendre, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'inspecteur; dans ce dernier cas, celui-ci dirige le sauvetage jusqu'au point où il cesse d'être une opération d'utilité publique pour devenir une affaire d'intérêt privé.

Art. 70. Si hors le cas de nécessité immédiate prévu par l'article précédent, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bâtiment naufragé est ultérieurement jugé urgent ou nécessaire dans l'intérêt de la navigation, les propriétaires, assureurs et tous autres ayants-droit, sont tenus de l'effectuer et parachever, dans le délai qui leur est fixé par l'inspecteur, à défaut de quoi, les travaux sont exécutés d'office par la Commission, dans la limite déterminée par le susdit article 69.

Art. 71. Tous travaux entrepris, soit par des particuliers, soit par des Compagnies, pour opérer le sauvetage des bâtiments naufragés ou de leurs cargaisons, s'effectuent sous la surveillance de la Commission. Ces travaux peuvent être interdits s'ils sont de nature à causer une entrave à la navigation, de même qu'ils peuvent être repris et continués d'office par la Commission, dans le cas où ils auraient été abandonnés ou suspendus, le tout sur une simple notification faite aux ayants-droit par l'inspecteur de la navigation.

Le bâtiment dont le sauvetage a été opéré par la Commission peut être tenu de couvrir les frais de sauvetage et d'entretien du matériel.

Art. 72. En cas d'avaries, et notamment si elles sont causées par abordage, l'inspecteur, s'il est à même de constater les faits, et s'il en est requis par l'une des parties intéressées, dresse également un procès-verbal qui est transmis à l'autorité compétente.

#### CHAPITRE VIII. — Règles pour le jet du lest.

Art. 73. Il est interdit d'une manière absolue aux bâtiments de jeter leur lest dans le lit fluvial ou dans la rade de Soulina; il

leur est également interdit de le décharger en mer, dans les parties qui avoisinent la rade, sur un fond de moins de soixante pieds anglais.

Le déchargement à terre, en dehors du port de Soulina, ne peut être opéré que sur les points de la rive déterminés par l'inspecteur de la navigation, et désignés dans un avis rendu public.

Le capitaine du port de Soulina désigne les endroits sur lesquels le lest peut être débarqué dans le port.

Le lest débarqué doit être, dans tous les cas, transporté à une distance telle, que le pied de talus soit éloigné de vingt pieds anglais, au moins, de la rive normale du fleuve, et il ne peut pas être entassé à plus de quatre pieds anglais de hauteur au-dessus du niveau de la rive.

Les prescriptions du présent article sont également applicables au jet des cendres et escarbilles des bâtiments à vapeur. (Art. 131).

Art. 74. Pour assurer, autant que possible, l'exécution de la disposition qui précède, tout navire quittant sur lest le port de Soulina, pour un des ports situés en amont, doit se munir d'un certificat du capitaine du port, constatant son tirant d'eau produit par le lest.

Ce certificat de même que tout autre document délivré au bâtiment, en cours de voyage, pour constater un déchargement de lest, doit être conservé à bord, pendant toute la durée du voyage en amont, pour être produit à toute réquisition de l'inspecteur ou de ses agents. (Art. 129).

### TITRE III.

#### De la police du port de Toulcha.

Art. 75. Tout bâtiment qui veut stationner à Toulcha doit s'amarrer à la rive droite, sans toutefois qu'il puisse y avoir jamais plus de trois bâtiments amarrés bord à bord. (Art. 132).

Art. 76. Aucun bâtiment ne peut jeter l'ancre dans le chenal navigable, devant Toulcha, sur la droite des corps morts et des bouées rouges établis le long de la rive gauche du fleuve, ni entre les poteaux de la rive droite portant des ancrs renversées. (Art. 132).

Art. 77. Il est permis aux bâtiments de se halier sur les bouées et corps-morts pour doubler la courbe de Toulcha, mais ils ne peuvent, dans aucun cas, s'y amarrer à poste fixe.

Cette défense, toutefois, ne concerne pas les bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, qui s'arrêtent temporairement devant Toulcha.

Il est également interdit à deux ou plusieurs bâtiments de se halier simultanément à l'aide de la même bouée. (Art. 132).

### TITRE IV.

#### Du service du pilotage à l'embouchure et dans le cours du fleuve.

##### CHAPITRE PREMIER. — Pilotage à l'embouchure.

Art. 78. Le pilotage à l'embouchure étant obligatoire, ainsi qu'il est dit à l'article 13 du présent règlement, un corps spécial de pilotes brevetés fonctionne à Soulina, sous la direction du chef-pilote et du capitaine du port.

Le brevet de pilote est délivré par le capitaine du port et doit être visé par lui chaque année; il cesse d'être valable à défaut du visa annuel.

Art. 79. Une embarcation est prête à transporter les pilotes à bord des bâtiments qui se dirigent vers le port en venant de la mer: pendant le jour, aussitôt que la vigie du phare signale leur approche; pendant la nuit, aussitôt qu'un bâtiment fait lui-même le signal d'usage pour demander le pilote local.

Les pilotes sont tenus d'aller à la rencontre des bâtiments jusqu'à la distance d'un mille à partir du musoir de la digue du

nord, et les bâtiments sont tenus de les attendre en ralentissant leur marche et en jetant l'ancre au besoin.

Si l'embarcation des pilotes est empêchée de sortir du port et si l'état de la mer ou toute autre circonstance de force majeure ne permet pas au bâtiment qui arrive de rester en rade, le capitaine a la faculté d'entrer dans le port sans pilote, sous sa propre responsabilité.

Art. 80. Rendus à bord, ils font connaître aux capitaines la profondeur de la passe, et ceux-ci, de leur côté, déclarent aux pilotes le tirant d'eau et la quotité du chargement de leur navire.

La quotité du chargement est déclarée sans délai par les pilotes au capitaine du port de Soulina. (Art. 134).

Art. 81. Tout pilote étranger au corps des pilotes de Soulina, qui se trouve à bord d'un navire prêt à traverser la passe, est tenu, aussitôt après l'arrivée du pilote local, de lui abandonner entièrement la conduite du navire. (Art. 134).

Art. 82. A la sortie du fleuve, le pilote local est tenu de conduire le bâtiment jusqu'à la distance d'un quart de mille, au moins, à l'est du musoir de la digue du nord.

Art. 83. La taxe de pilotage, tant pour l'entrée que pour la sortie du fleuve, étant comprise dans les droits de navigation prélevés à Soulina, il est interdit aux pilotes locaux de recevoir aucune rémunération de la part des capitaines dont ils ont piloté les bâtiments.

##### CHAPITRE II. — Du pilotage dans le cours du fleuve.

Art. 84. Indépendamment du corps des pilotes chargés de conduire les bâtiments dans la passe de l'embouchure de Soulina, et dirigés par le capitaine de port, il y a un service spécial de pilotes également brevetés, pour les bâtiments marchands qui naviguent dans le fleuve entre Soulina et Braila.

Le corps des pilotes fluviaux est placé sous l'autorité de l'inspecteur de la navigation, par lequel le brevet de pilote est délivré.

Ce brevet doit être visé chaque année par l'inspecteur et cesse d'être valable à défaut de l'accomplissement de cette formalité.

Le service du pilotage fluvial est dirigé par un chef-pilote qui a trois bureaux, l'un à Galatz, un autre à Braila, et le troisième à Toulcha, et par un sous-chef pilote résidant à Soulina.

Les pilotes brevetés du service fluvial ont seuls la faculté de piloter les bâtiments durant leur navigation entre Soulina et Braila, tant à la remonte qu'à la descente, mais il leur est interdit, sauf à ceux des paquebots à vapeur effectuant des voyages périodiques, de les piloter dans la passe de l'embouchure de Soulina.

Sont autorisés, toutefois, à exercer le pilotage dans la passe de Soulina, sur la réquisition de l'autorité du port, les pilotes fluviaux munis du brevet de pilote auxiliaire de l'embouchure. (Article 135).

Art. 85. Les capitaines marchands ne sont pas tenus de prendre un pilote breveté en remontant le fleuve, lorsqu'ils effectuent eux-mêmes le voyage à bord de leur bâtiment; le sous-chef pilote de Soulina, préposé au pilotage fluvial, est tenu toutefois, même dans ce cas, de leur procurer un pilote, s'ils le demandent.

Pour la navigation en aval, tout bâtiment marchand ayant d'après ses papiers nationaux une portée de plus de cent tonneaux, ainsi que tout radeau ou train de bois, doit prendre un pilote breveté du service fluvial muni d'un billet d'embarquement régulièrement délivré. Il en est de même pour les bâtiments de plus de cent tonneaux qui remontent le fleuve, sans que le capitaine ou patron se trouve à bord.

Toutefois, pour les bâtiments qui partent des ports de Réni, d'Ismail ou de Kilia, pour descendre le bras de Soulina, l'emploi d'un pilote breveté ne devient obligatoire qu'en aval de Toulcha.



Les capitaines de remorqueurs qui ne sont pas munis du brevet de pilote fluvial sont également tenus de prendre un pilote breveté lorsqu'ils remorquent, un ou plusieurs bâtiments soumis au pilotage obligatoire, soit en amont soit en aval.

Les pilotes chargés de conduire les radeaux ou trains de bois sont tenus de s'assurer que les dimensions fixées par les articles 60 et 61 du présent règlement n'ont pas été dépassées, et de faire inscrire ces dimensions sur le billet d'embarquement délivré aux dits pilotes. (Art. 133).

Art. 86. Le voyage en amont commence au moment où le navire quitte le port de Soulina pour remonter le fleuve; il finit lorsque le navire arrive, soit à son port de destination, soit à Braïla, lorsqu'il est destiné pour un port situé en amont de ce dernier ou pour Matchin.

Le voyage en aval commence à Braïla ou à la sortie du port dans lequel le navire a pris sa cargaison, ou ses expéditions s'il descend vide, dans le cas où ce port est situé en aval de Braïla; il finit au moment où le bâtiment prend son mouillage dans le port de Soulina.

Les bâtiments partant de Matchin, de Podbachi ou d'un port situé en amont de Braïla, prennent leur pilote, pour le voyage en aval, lors de leur passage à Braïla; ceux qui partent des ports de Réni, d'Ismaïl ou de Kilia ont la faculté de le prendre en passant à Toulcha.

Art. 87. Les bâtiments à voiles paient pour le pilotage du voyage à la descente, la taxe déterminée, en francs et centimes, par les tableaux ci-après, savoir :

Port de départ pour la liquidation de la taxe	TAXE DUE POUR LE VOYAGE JUSQU'À					
	Galatz	Réni	Toulcha	Ismaïl	Kilia	Soulina

1. *Taxe fixe à payer par les bâtiments de plus de cent tonnes et ne dépassant pas cent cinquante tonnes :*

Braïla . . . Fr.s	10 75	21 50	55	60	80	110
Galatz . . . >	>	10 75	45	50	70	100
Réni . . . >	>	>	35	40	60	90
Toulcha . . . >	>	>	>	15	40	55
Ismaïl . . . >	>	>	>	>	22	70
Kilia . . . >	>	>	>	>	>	90

2. *Taxe fixe à payer par les bâtiments de plus de cent cinquante tonnes et ne dépassant pas deux cent cinquante tonnes :*

Braïla . . . Fr.s	12 25	24 50	60	70	95	125
Galatz . . . >	>	12 25	50	55	80	112
Réni . . . >	>	>	40	45	70	100
Toulcha . . . >	>	>	>	20	45	60
Ismaïl . . . >	>	>	>	>	25	80
Kilia . . . >	>	>	>	>	>	105

3. *Taxe proportionnelle de tonnage à payer par les bâtiments de plus de deux cent cinquante tonnes :*

Braïla . . . Fr.s	0 05	0 10	0 25	0 30	0 40	0 50
Galatz . . . >	>	0 05	0 20	0 25	0 35	0 45
Réni . . . >	>	>	0 15	0 20	0 30	0 40
Toulcha . . . >	>	>	>	0 10	0 20	0 25
Ismaïl . . . >	>	>	>	>	0 10	0 35
Kilia . . . >	>	>	>	>	>	0 45

Les bâtiments à voiles paient, pour le pilotage du voyage à la remonte, les quatre cinquièmes seulement de la taxe déterminée par les tableaux qui précèdent, lorsqu'ils ont pris un pilote pour le voyage en amont.

Les bâtiments à vapeur paient, tant pour la remonte que pour la descente du fleuve, la moitié seulement de la taxe déterminée par ce qui précède pour les bâtiments à voiles; les bâtiments à vapeur qui effectuent leurs voyages entre les ports du Danube et les ports de la Mer Noire ou du Bosphore, peuvent être affranchis de toute taxe de pilotage fluvial, pourvu que le pilote du bord soit muni d'un brevet de pilote fluvial.

Les radeaux et trains de bois paient la taxe de pilotage pour leur voyage jusqu'à Soulina, sur le pied de cent-vingt-cinq francs pour ceux qui partent de Galatz, de cent francs pour ceux qui partent de Réni, et de soixante-quinze francs pour ceux qui partent de Toulcha.

La taxe du pilotage fluvial est acquittée, tant pour la remonte que pour la descente, entre les mains du directeur de la Caisse de navigation de Soulina, au moment où le bâtiment piloté acquitte les droits de navigation à la sortie. Le directeur de la dite Caisse peut seul donner quittance valable du montant de la taxe de pilotage, mais il est loisible au capitaine du bâtiment piloté de verser directement la moitié de la taxe à son pilote, à titre d'avance.

Lorsqu'un bâtiment n'a pas été conduit par le même pilote fluvial à la remonte et à la descente, le capitaine est tenu de représenter au directeur de la Caisse de navigation la quittance de la somme qu'il aurait payée, à titre d'avance, au pilote du voyage à la remonte, et la Caisse ne perçoit, dans ce cas, que le solde revenant au dit pilote, tout en donnant quittance de la totalité de la taxe. Lorsque des bâtiments de mer servant d'allège remettent les marchandises qu'ils avaient embarquées au bâtiment allégé, sans l'accompagner jusqu'à Soulina, le pilote de l'allège peut toucher directement la totalité de son salaire, au moment où se termine le rechargement des marchandises allégées.

Le calcul du tonnage, pour la liquidation de la taxe du pilotage fluvial, s'opère suivant les règles fixées par le tarif des droits de navigation en vigueur à Soulina.

Art. 88. Le pilote du service fluvial qui sort du Danube pour piloter un bâtiment en mer est tenu de présenter préalablement son brevet au sous-chef pilote dudit service, lequel y appose un visa indiquant la date de la sortie.

Le pilote est tenu de remplir la même formalité au moment où il rentre dans le fleuve. (Art. 135).

Art. 89. Le capitaine qui a pris à son bord un pilote fluvial breveté n'en demeure pas moins, même dans le cas où le pilotage est obligatoire, responsable de l'observation des règlements de navigation et de police en vigueur sur le Bas-Danube, et notamment des articles 30 et 44 du présent règlement.

#### CHAPITRE III. — Dispositions communes au pilotage à l'embouchure et dans le cours du fleuve.

Art. 90. L'inspecteur et le capitaine du port de Soulina, chacun dans les limites de son ressort, prononcent sur les contestations survenues entre les pilotes brevetés et les capitaines de commerce, lorsque ces derniers réclament leur intervention.

Art. 91. Les pilotes brevetés sont tenus de dénoncer, soit à l'inspecteur, soit au capitaine du port de Soulina, les contraventions commises en leur présence.

Il leur est interdit de s'intéresser, soit directement, soit indirectement, dans aucune opération ou entreprise d'allège ayant pour objet de remettre à flot un bâtiment échoué, sauf le cas où il a été conclu à forfait un contrat d'allègement au cabotage, pour tout le parcours du voyage dans le fleuve.

Art. 92. La responsabilité du pilote est limitée à l'indication des passes navigables et des particularités de la navigation, en conséquence le capitaine qui abandonne à son pilote la direction de son navire le fait sous sa propre responsabilité.

Les pilotes qui par incapacité ou mauvaise volonté ont été cause d'un abordage, d'un échouement ou d'un naufrage, sont destitués, sans préjudice à l'action civile que les ayants droit peuvent exercer contre eux devant les tribunaux compétents.

Si les faits qui ont amené le sinistre sont de nature à entraîner l'application d'une peine criminelle, les pilotes sont livrés aux autorités compétentes pour être jugés conformément aux lois.

## TITRE V.

### Du service des allèges.

#### CHAPITRE PREMIER. — Règles générales.

Art. 93. Les opérations d'allège se divisent en deux classes :

1. Les opérations locales faites par un bâtiment de mer qui, pour franchir l'embouchure de Soulina, soit à l'entrée, soit à la sortie du fleuve, ou un bas-fond de l'intérieur, décharge tout ou partie de sa cargaison sur un plus petit bâtiment, pour la reprendre après avoir franchi l'obstacle ;

2. Et les opérations de cabotage faites par des bâtiments à voiles ou par des transports à vapeur et chalands de remorque, qui prennent une cargaison dans un port du Bas-Danube et la consistent au bâtiment de mer dans le port ou sur la rade de Soulina.

Art. 94. Nul ne peut entreprendre des opérations locales et habituelles d'allège, avant d'avoir fait immatriculer à l'inspection de la navigation, à Toulitcha, les bâtiments destinés à servir d'allèges, et s'être muni, pour chaque bâtiment, d'une licence délivrée par l'inspecteur, et qui doit toujours se trouver à bord. (Art. 137).

Avant de délivrer la licence, l'inspecteur fait visiter les bâtiments destinés à servir d'allèges par une Commission qui juge s'ils sont en bon état et qui constate, en même temps, leur capacité en tonneaux de registre et leur portée en quartiers impériaux.

Les allèges immatriculées sont tenues de se soumettre, chaque année, à une nouvelle visite, dont l'époque est fixée par l'inspecteur ; si le résultat de l'examen est jugé satisfaisant, l'inspecteur en fait mention sur la licence de l'allège ; dans le cas contraire, la licence est retirée jusqu'à ce que les réparations nécessaires aient été effectuées. (Art. 138).

Les allèges, tant à voiles qu'à vapeur, ne peuvent avoir aucun vide dans la cale, sauf les vides dûment reconnus lors de l'examen qui a précédé la délivrance de la licence. (Art. 139).

Art. 95. Les bâtiments munis de papier de bord en règle peuvent être employés temporairement pour alléger d'autres navires, à charge par les capitaines de faire, pour chaque opération, une déclaration spéciale à l'inspecteur de la navigation, s'il s'agit d'alléger un bâtiment pour le passage des bas-fonds du fleuve, ou au capitaine du port de Soulina, s'il s'agit d'alléger au passage de l'embouchure. Cette déclaration est accompagnée du dépôt de tous les papiers du bâtiment destiné à servir d'allège, sauf le rôle d'équipage.

Sont affranchis, toutefois, de l'observation des formalités prescrites par l'alinéa précédent, les capitaines des bâtiments servant exceptionnellement d'allèges pour la traversée fluviale, lorsque lesdits bâtiments effectuent cette traversée en remorque d'un bateau à vapeur.

Si le bâtiment servant d'allège est remorqué par le bateau à vapeur à la cargaison duquel appartient la marchandise allégée, le capitaine du bâtiment servant d'allège est simplement tenu de se présenter, au terme de son voyage, devant le capitaine du port de Soulina et de lui remettre un certificat signé par le capitaine du bateau à vapeur, constatant que la marchandise allégée lui a été rendue en totalité. Les expéditions nécessaires au bâtiment ayant servi d'allège, pour quitter le port de Soulina, ne peuvent

lui être délivrées par le capitaine du port avant la remise de ce certificat.

Si le bâtiment servant d'allège est conduit par un remorqueur, de conserve avec le bâtiment allégé, le capitaine du premier de ces bâtiments est tenu de remplir toutes les formalités imposées par les articles 104 et 105 ci-après aux capitaines des bâtiments faisant des opérations d'allège au cabotage.

Si le bâtiment employé comme allège est entré dans le fleuve avec plus du tiers de sa charge, la taxe due pour l'entrée devient exigible immédiatement après la première opération d'allège.

Aucun bâtiment non immatriculé comme allège ne peut, toutefois, être employé en cette qualité, durant plus de quatre mois consécutifs, à partir de sa première opération, à moins de remplir les formalités prescrites par l'article 94. (Art. 137).

Art. 96. Tout patron d'allège immatriculé est soumis à un cautionnement de six cents francs qui est versé à la Caisse de navigation de Soulina. Ce cautionnement peut être remplacé par la garantie solidaire d'une personne notoirement solvable domiciliée dans l'un des ports du Bas-Danube.

La licence ne peut être délivrée par l'inspecteur avant le dépôt du cautionnement ou l'acceptation de la caution.

Le cautionnement ne peut être rendu, ni la caution déchargée, aussi longtemps que le bâtiment continue à fonctionner comme allège. Cette garantie peut être affectée au paiement des condamnations pécuniaires prononcées contre le patron d'allège, et dans ce cas la licence est retirée au bâtiment, jusqu'à ce que le cautionnement ait été rétabli dans son intégrité.

Art. 97. Les allèges immatriculées, de même que les bâtiments employés temporairement comme allèges, sont tenus d'avoir leur rôle d'équipage en ordre et de le présenter, à toute réquisition, à l'inspecteur de la navigation, au capitaine du port de Soulina et aux agents placés sous les ordres de ces derniers.

Les allèges immatriculées sont tenues, en outre, de porter leur numéro matricule, et les bâtiments employés temporairement comme allèges, le numéro de la dernière estampille apposée sur leur rôle d'équipage en exécution de l'article 17 du présent règlement. Ces numéros doivent être peints en blanc, de chaque côté de l'avant, en chiffres arabes d'un pied de hauteur. (Art. 138).

#### CHAPITRE II. — Des opérations d'allège locales.

Art. 98. La surveillance des opérations d'allège locales qui s'effectuent dans le fleuve est exercée par l'inspecteur de la navigation ou par ses agents, et celle des opérations qui s'effectuent à l'embouchure, par le capitaine du port de Soulina.

Art. 99. Lorsqu'un bâtiment de mer décharge tout ou partie de sa cargaison à bord des allèges, le capitaine est tenu de placer à bord de chacune d'elles un gardien de son choix. (Art. 138).

Pour les opérations d'allège locales accomplies dans le cours intérieur du fleuve, les allèges doivent, à moins d'être remorquées, naviguer de conserve avec les bâtiments allégés, et ne peuvent s'éloigner d'eux, sauf le cas de force majeure, avant de leur avoir rendu la totalité des marchandises allégées. (Art. 139).

De leur côté, les capitaines des bâtiments allégés sont tenus, avant de prendre la mer, de payer aux patrons de leurs allèges le nolis convenu, ou d'en effectuer le dépôt au capitaine du port, sur la demande écrite de ces derniers.

Art. 100. Pour les opérations faites à l'embouchure du fleuve par les bâtiments qui prennent la mer, les allèges sortent du port en même temps que les bâtiments allégés ; mais si un bâtiment sert de plusieurs allèges, le capitaine du port règle leur départ de telle sorte qu'elles n'aient pas à séjourner trop longtemps en rade avant de pouvoir effectuer le rechargement.

Dans aucun cas, qu'il s'agisse d'alléger un bâtiment sortant du port ou un bâtiment venant de la mer ou restant mouillé en rade,

les allèges ne peuvent sortir de Soulina sans un laissez-passer du capitaine du port.

Il est interdit aux allèges qui se rendent en rade de charger sur le tillac. (Art. 138).

Art. 101. Les allèges immatriculées et les bâtiments ayant servi d'allèges, qui remontent le fleuve ou qui rentrent dans le port de Soulina après avoir allégé un bâtiment de mer, peuvent être visités par les agents de l'inspection de la navigation ou du capitaneat du port de Soulina.

Les patrons d'allèges sont tenus, en conséquence, d'ouvrir la cale et les cabines de leur bâtiment, à toute réquisition qui leur en est faite par lesdits agents. (Art. 137).

Art. 102. Si une allège employée à alléger un bâtiment sortant du fleuve rentre dans le port de Soulina par un motif quelconque, même de force majeure, avant d'avoir pu rendre la totalité des marchandises qu'elle avait embarquées, le capitaine ou patron est tenu d'en faire immédiatement la déclaration au bureau du capitaine du port, et cette déclaration est communiquée sans délai au directeur de la Caisse de navigation. (Art. 138).

Art. 103. Les allèges qui rentrent dans le port de Soulina, dans le cas prévu par l'article précédent, sont tenues de mouiller dans la partie inférieure du port, au point qui leur est indiqué par le bosseman. Elles sont soumises à la surveillance spéciale du capitaine du port sur la réquisition duquel les capitaines ou patrons sont tenus d'ouvrir la cale et les cabines de leur bâtiment. (Article 138).

#### CHAPITRE III. — Des opérations d'allège au cabotage.

Art. 104. Les opérations d'allège par cabotage peuvent être faites par tous transports à vapeur, chalands de remorque, bâtiments à voiles ou allèges, munis de papiers réguliers, à charge, par les capitaines ou conducteurs, de se faire délivrer, pour chaque voyage par les autorités consulaires ou locales compétentes, des ports dans lesquels ils prennent leur cargaison, un certificat faisant connaître l'objet de l'opération et la quantité de marchandises embarquée.

Ce certificat doit être produit en cours de voyage, à toute réquisition de l'inspecteur et de ses agents. (Art. 137).

Art. 105. Aussitôt que le bâtiment faisant une opération de cabotage arrive dans le port de Soulina, le conducteur est tenu de se rendre au bureau du capitaine de port et d'y présenter le certificat prescrit par l'article précédent. (Art. 138).

Si le bâtiment décharge la totalité de sa cargaison dans le port de Soulina, il mouille à côté du bâtiment de mer qui doit recevoir la marchandise, et ne peut s'en éloigner qu'après avoir entièrement terminé le déchargement. (Art. 139).

Si la cargaison doit être déchargée, en totalité ou en partie, sur la rade de Soulina, le conducteur du bâtiment remet le certificat prescrit par l'article 104 au capitaine du port, qui lui délivre le laissez-passer nécessaire pour sortir du port.

Art. 106. Les articles 97, 100, 101, 102 et 103 qui précèdent, sont également applicables aux bâtiments qui font le service d'allège au cabotage.

Toutefois, les transports à vapeur et chalands de remorque ne sont pas assujettis à l'obligation de se laisser visiter, conformément à l'article 100, à moins que l'une des parties ne le demande, ou en cas de supçon de fraude.

#### CHAPITRE IV. — Dispositions spéciales au cas de force majeure.

Art. 107. Lorsqu'un bâtiment est contraint par le mauvais temps de quitter la rade de Soulina, en laissant la totalité ou une partie de sa cargaison à bord de l'allège, le patron de l'allège rentre dans le port et conserve provisoirement son chargement, après avoir rempli les formalités prescrites par l'article 102 ci-dessus.

Art. 108. Si, dans le cas prévu par l'article précédent, le bâtiment allégé ne reparait pas dans le délai de six jours, les patrons d'allèges ont la faculté de demander au capitaine du port l'autorisation de décharger leur cargaison et de la consigner entre les mains de qui de droit, et ils peuvent exiger le paiement du nolis convenu, comme s'ils avaient remis la cargaison à bord du navire allégé, mais sans aucune augmentation.

Si, avant l'expiration du délai ci-dessus spécifié, le bâtiment revient en rade pour s'éloigner de nouveau, les jours écoulés ne sont pas comptés et un nouveau délai commence à partir du jour de son apparition.

#### CHAPITRE V. — Dispositions spéciales au cas de fraude.

Art. 109. En cas de présomption d'inexactitude ou de fausse indication de la capacité de l'allège, le capitaine marchant a la faculté de faire procéder à la vérification du tonnage par une Commission spéciale nommée, suivant les cas, par le capitaine du port de Soulina ou par l'inspecteur de la navigation.

Les frais de l'expertise sont supportés par le capitaine qui l'a demandée, à moins que l'inexactitude ou la fausse indication ne soit constatée, auquel cas il tombent à la charge de l'allège.

Art. 110. S'il est prouvé qu'un détournement a été commis sur la cargaison mise à bord de tout bâtiment servant d'allège, le capitaine ou patron est soumis à l'amende édictée par l'article 139 du présent règlement, sans préjudice aux poursuites criminelles appartenant aux autorités compétentes.

En outre de cette pénalité, s'il s'agit d'une allège immatriculée, la licence du bâtiment lui est retirée pour trois mois au moins.

#### TITRE VI.

##### Du remorquage.

#### CHAPITRE PREMIER. — Règles générales.

Art. 111. Nul ne peut entreprendre des opérations habituelles de remorquage à l'embouchure de Soulina ni sur le Bas-Danubé en aval de Galatz, avant d'avoir fait immatriculer au capitaneat du port de Soulina les bâtiments destinés à servir de remorqueurs, et de s'être muni, pour chaque bâtiment, d'une licence délivrée par le capitaine de port. (Art. 141).

Art. 112. La licence prescrite par l'article précédent doit toujours se trouver à bord; elle indique le tonnage du remorqueur, ainsi que la qualité et la force de son moteur. (Art. 141).

Art. 113. Les remorqueurs munis de la licence prescrite par les deux articles précédents sont tenus de porter le numéro de cette licence peint en blanc et en chiffres arabes d'un pied de hauteur, à bâbord et à tribord, sur une partie apparente de leur bordage extérieur. (Art. 142).

Art. 114. Lorsque des bâtiments ou transports conduits en remorque s'amarrent ou jettent l'ancre en rade de Soulina, dans un port ou sur tout autre point du Bas-Danube, en aval de Galatz, les remorqueurs ne peuvent larguer les amarres de remorque avant que les bâtiments ou transports remorqués n'aient fait leur évitée au vent ou au courant, et ne se trouvent en sécurité de mouillage. (Art. 141).

Art. 115. Lorsque le capitaine d'un remorqueur entreprend de remorquer, soit en rade de Soulina, soit dans le fleuve, en aval de Galatz, un ou plusieurs bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois, pour lesquels la force de son bâtiment est insuffisante il est civilement responsable de tous les dommages qui peuvent en résulter.

Le capitaine d'un remorqueur qui entreprend de remorquer en aval de Galatz un radeau ou train de bois est tenu de s'assurer que le pilote, dont l'emploi est prescrit par l'article 85, alinéa 2, se trouve à bord et qu'il est muni d'un billet d'embarquement en règle.

Art. 116. Les dispositions des articles 114 et 115 qui précèdent sont obligatoires pour tous les bâtiments employés, en aval de Galatz et sur la rade de Soulina, à en remorquer d'autres, soit habituellement, soit accidentellement.

#### CHAPITRE II. — Du remorquage à l'embouchure.

Art. 117. Les remorqueurs employés, soit habituellement, soit accidentellement, au service du port et de la rade de Soulina, sont tenus de se conformer strictement aux indications qui leur sont données par le capitaine de port ou par ses agents, en ce qui concerne le lieu d'amarrage ou de mouillage des bâtiments qu'ils remorquent à l'entrée.

Ils stationnent eux-mêmes dans la section du port qui leur est spécialement assignée par le capitaine de port, et ils ne peuvent s'y amarrer bord à bord au nombre de plus de deux. (Art. 142).

Art. 118. Il est interdit à tous bâtiments à vapeur de naviguer dans le port de Soulina avec des bâtiments amarrés bord à bord au nombre de plus de deux. (Art. 142).

Art. 119. Lorsque l'état de la mer ne permet pas aux pilotes de l'embouchure de se rendre en rade pour piloter les bâtiments à l'entrée, tout remorqueur sortant du port, pour aller prendre un bâtiment en remorque, est tenu de recevoir à bord, avant de sortir, le pilote désigné à cet effet par le chef-pilote. (Art. 142).

#### CHAPITRE III. — Du remorquage dans le fleuve.

Art. 120. Est considéré comme faisant habituellement des opérations de remorquage entre Galatz et l'embouchure de Soulina, et soumis en conséquence à l'obligation de prendre la licence prescrite par l'article 111 du présent règlement, tout remorqueur qui effectue, dans cette partie du fleuve, plus de trois opérations dans l'espace d'un mois. (Art. 141).

Art. 121. En cas d'échouement ou de naufrage d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois remorqué, en aval de Galatz, le capitaine du remorqueur, en continuant son voyage, est tenu de donner avis de l'accident à la première embarcation du service de l'inspection qu'il rencontre.

Si l'échouement est imputable à la faute du remorqueur, celui-ci ne peut continuer son voyage avant qu'il ne soit constaté que la force de son moteur est insuffisante pour remettre à flot le bâtiment, transport, radeau ou train de bois échoué. (Art. 141).

Les dispositions du présent article sont applicables à tous bâtiments à vapeur employés au remorquage en aval de Galatz, soit habituellement, soit accidentellement.

#### TITRE VII.

##### Dispositions spéciales à observer dans l'intérêt des travaux d'amélioration du Bas-Danube.

Art. 122. Les règles de précaution prescrites par l'article 30 du présent règlement aux capitaines ou patrons des bâtiments, trains de bois ou radeaux, naviguant ou stationnant sur le Bas-Danube, en aval de Galatz, s'appliquent notamment au matériel flottant employé aux travaux d'amélioration du fleuve et de ses embouchures, ainsi qu'aux ouvrages de toute nature, tels que digues, jetées, éperons, quais, revêtements de rives, construits ou à construire par la Commission européenne du Danube, ou par l'autorité qui lui succèdera, et aux bouées et autres signaux placés par l'une ou par l'autre de ces autorités sur le fleuve ou sur les rives. (Articles 144 et 145).

Art. 123. Les capitaines ou patrons des bâtiments, transports, trains de bois ou radeaux sont également tenus de prendre les précautions nécessaires pour entraver le moins possible les travaux en cours d'exécution, notamment les travaux de dragage, et la construction des ouvrages entrepris ou à entreprendre sur le Bas-Danube, en aval de Galatz et à son embouchure.

A cet effet, les capitaines de tous bâtiments à vapeur sont tenus de ralentir leur marche, autant qu'ils peuvent le faire sans danger pour leur propre bâtiment ou pour les bâtiments remorqués par eux, lorsqu'ils traversent une section fluviale sur laquelle des travaux de dragage ou autres sont en cours d'exécution, et ce aussi longtemps qu'ils se trouvent entre les signaux spéciaux placés sur les rives, en amont et en aval du lieu des travaux. (Articles 144 et 145).

Art. 124. Lorsque des dragues à vapeur sont employées pendant la nuit sur le Bas-Danube, en aval de Galatz, le passage des sections où s'effectuent les travaux de dragage et le transport des déblais est interdit, sauf l'exception ci-après, à tous bâtiments à voiles ou à vapeur, radeaux ou trains de bois, pendant tel nombre d'heures qu'il est jugé nécessaire et qu'il est déterminé par un avis spécial que la Commission européenne, ou l'autorité qui lui aura succédé, fait publier à cet effet.

Cette défense ne s'étend pas aux paquebots effectuant des voyages périodiques et affectés à un service postal régulier, sauf toutefois les cas de nécessité spéciale, dans lesquels le passage de nuit peut être interdit d'une manière absolue, par un simple avis de la Commission européenne ou de l'autorité qui lui aura succédé. (Articles 144 et 145).

#### TITRE VIII.

##### Des contraventions.

##### CHAPITRE PREMIER. — Fixation des amendes.

§ 1<sup>er</sup> — Contraventions aux dispositions générales et à celles du titre I sur la police de la rade et du port de Soulina.

Art. 125. Toute contravention aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 5 (cinq), du premier alinéa de l'article 17 (dix-sept), ou du premier alinéa de l'article 23 (vingt-trois), ou à l'une des dispositions des articles 8, 10, 11, 14, 16, 18, 19, 20, 27 et 28 (huit, dix, onze, quatorze, seize, dix-huit, dix-neuf, vingt, vingt-sept et vingt-huit) du présent règlement est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

Art. 126. Le capitaine de tout bâtiment de mer, outre que les paquebots affectés au service de messagerie, trouvé dans le Danube, et dont le rôle d'équipage ne porte pas l'estampille dont il est parlé à l'article 17 (dix-sept) du présent règlement, ou ne porte qu'une ou plusieurs estampilles annulées, est passible d'une amende de vingt francs au moins et de cinq-cents francs au plus.

L'amende est de vingt francs au moins et de deux cents francs au plus pour tout capitaine d'un bâtiment de mer, qui, en cours de voyage entre Galatz et Soulina, se trouve dépourvu de son rôle d'équipage, ou refuse de le produire aux agents de l'inspection de la navigation.

Art. 127. Toute contravention à l'article 21 (vingt-un) du présent règlement est punie d'une amende de cent francs au moins et de trois cent francs au plus.

Pour les contraventions commises contre les dispositions de l'article 22 (vingt-deux) ci-dessus, la peine est de vingt francs au moins et de deux cent francs au plus.

Art. 128. Toute contravention à l'une des dispositions des articles 24 et 25 (vingt-quatre et vingt-cinq) ci-dessus est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent francs au plus.

§ 2. — Contraventions aux dispositions du titre II sur la police du fleuve.

Art. 129. Toute contravention à l'une des dispositions des articles 30 à 45, 48 à 59, 64, 65, 69 et 74 (trente à quarante-six inclusivement, des articles quarante-huit à cinquante-neuf inclusivement, soixante-quatre, soixante-cinq, soixante-neuf et soixante quatorze) du présent règlement, est punie d'une amende de trente francs au moins et de cent francs au plus.

Le maximum de l'amende peut être porté à deux mille francs,

dans le cas où il a été contrevenu aux dispositions de l'article 30 par un acte volontaire, commis de mauvaise foi, et de nature à compromettre la sécurité des bâtiments ou des échelles, bouées, signaux, chemins de halage et autres établissements servant à la navigation. (Art. 145).

Art. 130. Tout conducteur d'un radeau ou train de bois trouvé naviguant dans le bras de Soulina avec un tirant d'eau supérieur à celui qui est indiqué par l'article 60 (soixante) du présent règlement, est passible d'une amende de cent francs au moins et de cinq cents francs au plus.

Toute contravention à l'une des dispositions de l'article 61 (soixante-un) et du deuxième alinéa de l'article 115 (cent-quinze) ci-dessus est punie d'une amende de deux cents francs au moins et de cinq mille francs au plus. Cette pénalité est également applicable au capitaine du remorqueur conduisant un radeau ou train de bois, à bord duquel ne se trouverait pas un pilote breveté régulièrement muni de son billet d'embarquement.

Toute contravention aux dispositions de l'article 62 (soixante-deux) ci-dessus est punie d'une amende de deux cents francs au moins et de cinq cents francs au plus.

Art. 131. Toute contravention à l'une des dispositions de l'article 73 (soixante-treize) du présent règlement, relative au jet et au débarquement du lest, est punie d'une amende de cent francs au moins et de cinq cents francs au plus.

#### § 3. — Contraventions aux dispositions du titre III sur la police du port de Toulcha.

Art. 132. Sont punies d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus les contraventions à l'une des dispositions des articles 75, 76 et 77 (soixante-quinze, soixante-seize et soixante-dix-sept) du présent règlement.

#### § 4. — Contraventions aux dispositions du titre IV, sur le service du pilotage.

Art. 133. Toute contravention aux dispositions du premier alinéa de l'article treize (13) ou du deuxième alinéa de l'article quatre-vingt-cinq (85) du présent règlement est punie d'une amende de cent cinquante francs au moins et de trois cents francs au plus. Toute contravention aux prescriptions du deuxième alinéa de l'article soixante dix-neuf (79) du présent règlement, est punie d'une amende de cinquante francs au moins et de cent francs au plus.

Art. 134. Tout refus des déclarations prescrites par l'article quatre-vingts (80) du présent règlement, de même que toute inexactitude volontaire commise dans ces déclarations, soit par le capitaine, soit par le pilote, et toute contravention à l'article quatre-vingt-un (81) ci-dessus, sont punis d'une amende de cinquante francs au moins et de cent francs au plus.

Art. 135. Tout capitaine qui, contrairement aux dispositions du dernier alinéa de l'article quatre-vingt-quatre (84) du présent règlement, fait piloter son bâtiment entre Soulina et Braïla, même à la remonte et lorsqu'il se trouve lui-même à bord, par un pilote étranger au corps du pilotage fluvial, est passible d'une amende de cent francs au moins et de cent cinquante francs au plus.

Le pilote fluvial, qui contrevient à l'une des dispositions de l'article quatre-vingt-huit (88) ci-dessus, est passible d'une amende de cinquante francs au moins et de cent francs au plus.

Art. 136. Toute contravention commise par les pilotes brevetés de l'embouchure ou du service fluvial, ou par les chefs ou sous-chefs pilotes, contre les dispositions du présent règlement ou contre les instructions qui leur sont données, et à raison de laquelle contravention il n'est point édicté de pénalité spéciale, est punissable d'une amende dont le maximum ne peut dépasser trois cents francs.

#### § 5. — Contraventions aux dispositions du titre V, sur le service des allèges.

Art. 137. Toute contravention aux dispositions du premier alinéa de l'article quatre-vingt-quatorze (94) ou à l'une des dispositions des articles quatre-vingt-quinze, cent un et cent quatre (95, 101 et 104) du présent règlement est punie d'une amende de cent francs au moins et de deux cents francs au plus.

Art. 138. Toute contravention à la prescription édictée par le troisième alinéa de l'article quatre-vingt-quatorze (94), de même que toute contravention à l'une des dispositions des articles quatre-vingt-dix sept (97), du premier alinéa de l'article quatre-vingt-dix-neuf (99), des articles cent, cent deux, cent trois (100, 102 103), et du premier alinéa de l'article cent cinq (105) du présent règlement, est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent vingt francs au plus.

Art. 139. Toute contravention à l'une des dispositions du quatrième alinéa de l'article quatre-vingt-quatorze (94), du deuxième alinéa de l'article quatre-vingt-dix-neuf (99), et du deuxième alinéa de l'article cent cinq (105) du présent règlement, est punie d'une amende de quatre cents francs au moins et de douze cents francs au plus, et la même peine est applicable au capitaine ou patron de tout bâtiment ayant servi d'allège ou de toute allège immatriculée, qui, sans y être contraint par force majeure, s'éloigne, sur la rade de Soulina, du bâtiment allégé, avant de lui avoir rendu la totalité de sa cargaison.

Art. 140. En tout état de cause, le bâtiment ou allège, à bord duquel une contravention a été commise, demeure affecté par privilège au paiement de l'amende encourue, pour le recouvrement de laquelle il peut être séquestré par l'inspecteur de la navigation ou par le capitaine du port de Soulina, suivant le cas. (Art. 143).

#### § 6. — Contraventions aux dispositions du titre VI, sur le remorquage.

Art. 141. Toute contravention à l'une des dispositions des articles cent onze, cent quatorze, cent vingt et cent vingt-un (111, 114, 120 et 121) du présent règlement est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent vingt francs au plus.

La même pénalité est applicable à tout remorqueur qui entreprend, en aval de Galatz une opération pour laquelle la force de son moteur est insuffisante.

Art. 142. Sont punies :

D'une amende de dix francs au moins et de trente francs au plus, les contraventions commises contre les dispositions de l'article cent-treize (113) ;

D'une amende de vingt francs au moins et de soixante francs au plus, les contraventions commises contre l'une des dispositions des articles cent dix-sept et cent dix-neuf (117 et 119) ;

Et d'une amende de quarante francs au moins et de cent vingt francs au plus, les contraventions commises contre la disposition de l'article cent dix-huit (118) du présent règlement.

Art. 143. Les dispositions de l'article cent quarante (140) ci-dessus sont également applicables, pour le recouvrement des amendes, aux remorqueurs à bord desquels les contraventions ont été commises.

#### § 7. — Contraventions contre les dispositions spéciales du titre VII.

Art. 144. Toute contravention à l'une des dispositions des articles cent vingt-deux, cent vingt-trois et cent vingt-quatre (122, 123 et 124) du présent règlement est punie d'une amende de cinquante francs au moins et de cinq cents francs au plus.

Art. 145. Lorsqu'une contravention commise contre l'une des dispositions desdits articles cent vingt-deux, cent vingt-trois, cent vingt-quatre (122, 123 et 124), ou une contravention prévue et punie par l'un des articles cent vingt-neuf et cent trente (129



et 130) du présent règlement, est accompagnée ou suivie d'un dommage ou d'une avarie quelconque occasionné par le bâtiment, train de bois ou radeau contrevenant, aux ouvrages de la Commission européenne du Danube ou de l'autorité qui lui aura succédé, à leur matériel flottant ou à quelqu'autre de leurs propriétés, l'amende encourue par le contrevenant est de dix francs au moins et de deux mille cinq cents francs au plus.

§ 8. — Injures et voies de fait.

Art. 146. Toute offense ou injure commise et toute menace portée contre les agents préposés au maintien de la police de la navigation ou à la perception des taxes établies à l'embouchure de Soulina, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de même que toute injure ou offense dirigée contre l'autorité de laquelle lesdits agents tiennent leur pouvoir, est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

S'il y a voie de fait commise ou tentée contre les agents de la police ou de la perception des taxes, à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le maximum de l'amende peut être porté à trois cents francs.

CHAPITRE II. — Règle pour l'application des amendes.

Art. 147. Les amendes ne sont pas applicables aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

Art. 148. Le maximum de l'amende peut être doublé en cas de récidive.

Il y a récidive lorsque la contravention se renouvelle dans l'espace de deux ans.

Pour les conducteurs de radeaux ou trains de bois, il y a récidive dans la contravention commise contre les dispositions de l'article soixante (60) du présent règlement, lorsque deux ou plusieurs radeaux ou trains de bois expédiés par le même propriétaire ou vendeur et ayant des dimensions supérieures à celles qui sont prescrites par ledit article, sont trouvés naviguant dans le bras de Soulina, sans être remorqués par un bateau à vapeur, entre le premier janvier et le trente-un décembre de la même année.

Dans le cas de l'article soixante-deux (62) ci-dessus, il y a récidive, lorsque la contravention a été commise à bord du même radeau ou train de bois, pendant deux ou plusieurs nuits, au cours du même voyage.

Art. 149. Indépendamment des amendes auxquelles ils sont condamnés, les contrevenants peuvent être poursuivis devant les Tribunaux compétents, à raison de la réparation civile des dommages qu'ils ont causés.

Art. 150. Les capitaines sont personnellement responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

Art. 151. L'inspecteur de la navigation et le capitaine du port de Soulina connaissent des contraventions commises dans l'étendue de leur ressort, contre les dispositions du présent règlement, et prononcent, en première instance, l'application des amendes encourues à raison de ces contraventions.

A défaut d'un jugement de condamnation intervenu en première instance, la Commission a la faculté d'évoquer l'affaire dans les trois mois de la déclaration de non lieu du juge de première instance, et elle prononce, dans ce cas, en premier et dernier ressort.

La notification des jugements de condamnation est faite à Soulina, en la chancellerie de l'autorité consulaire ou locale, de laquelle relève la partie condamnée, si la contravention a été commise pendant un voyage à la descente; elle est faite à la même autorité, dans le port de destination du bâtiment, lorsque la contravention a été commise pendant le voyage à la remonte; elle peut de même être faite valablement à la personne.

Art. 152. Le montant des amendes est versé à Soulina, entre

les mains du directeur de la Caisse de navigation, et pour les bâtiments de mer, ce paiement est effectué, en tout état de cause, avant celui des droits de navigation qu'ils ont à payer en sortant du fleuve.

Art. 153. L'appel contre les jugements en condamnation est porté dans les trois mois de la notification, soit devant la Commission européenne, ou devant l'autorité qui lui succédera, soit devant le Tribunal mixte qui pourra être éventuellement institué à cet effet.

En cas d'appel, le montant de l'amende est consigné, à titre provisoire, à la Caisse de navigation et y reste en dépôt jusqu'à ce que la cause soit vidée.

Le jugement rendu sur l'appel est définitif et ne peut être l'objet d'aucun recours quelconque.

L'appel n'est plus recevable après l'expiration du délai de trois mois, à partir de la notification, et le montant de l'amende demeure définitivement acquis à la Caisse de navigation.

DISPOSITIONS FINALES.

Art. 154. Le présent règlement entrera en vigueur le premier juillet 1881.

A partir de cette même date le règlement de navigation et de police en date du 10 novembre 1875 cesse d'avoir force de loi.

Art. 155. Le présent règlement pourra être modifié, selon les besoins, par la Commission européenne ou par l'autorité internationale qui lui sera substituée en vertu de l'article 17 du traité de Paris.

Fait à Galatz, le 19 mai 1881.

Signé: ARENDT — E. de HAAN — CAMILLE BARRÈRE — H. T. SIBORNE — N. REVEST — PENCOVICI — A. ROMANENKO — CONST. ET. CARATHÉODORY.

TARIF

des droits de navigation à prélever à l'embouchure de Soulina.

La Commission européenne du Danube,

Vu l'article 16 du traité de Paris du 30 mars 1856, portant que les frais des travaux exécutés pour dégager les embouchures du Danube et les parties de la mer y avoisinantes des obstacles qui les obstruaient, et ceux des établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation, seront couverts au moyen du prélèvement de droits fixes arrêtés par la Commission;

Vu le tarif arrêté le 2 novembre 1865, pour fixer le montant de ces droits, tel qu'il est annexé à l'acte public relatif à la navigation des embouchures du Danube, signé à Galatz le même jour, et ratifié dans la séance de la Conférence de Paris en date du 28 mars 1866;

Vu l'article 15 dudit acte public, portant qu'à l'expiration de chaque délai de cinq ans, et en vue de diminuer, s'il est possible, les charges imposées à la navigation, il sera procédé à une révision du susdit tarif, et que le montant des taxes sera réduit autant que faire se pourra, tout en conservant le revenu moyen jugé nécessaire;

Vu le tarif arrêté à la suite de la première révision quinquennale, le 9 novembre 1870, et le tarif arrêté à la suite de la deuxième révision, le 10 novembre 1875;

Vu les dispositions adoptées le 18 novembre 1878, assurant une réduction progressive des taxes aux bâtiments qui effectuent le voyage du Danube plusieurs fois pendant la même campagne, et

les dispositions du 29 mai 1879, modifiant les articles 7 et 10 du tarif,

Arrête le tarif dont la teneur suit :

Art. 1<sup>er</sup>. Tout bâtiment à voiles ou à vapeur et tout transport sans aucune exception jaugeant cent tonneaux au moins, quittant le port de Soulina pour prendre la mer, et qui porte, d'après ses connaissements ou son manifeste une cargaison équivalente à plus du tiers de son tonnage, paie, par tonneau de jauge, et sur son tonnage total, un droit fixe de navigation, dont le montant est déterminé, en francs et centimes, par le tableau ci-après :

TONNAGE IMPOSABLE	DROITS à payer par les bâtiments qui ont chargé	
	dans le port de Soulina	dans un autre port du fleuve
De 100 à 150 tonneaux. . . Fr.s	0 40	0 70
» 151 » 200 » . . . . . »	1 »	1 35
» 201 » 250 » . . . . . »	1 45	1 80
» 251 » 300 » . . . . . »	1 80	2 20
» 301 » 400 » . . . . . »	2 10	2 50
» 401 » 500 » . . . . . »	2 30	2 70
» 501 » 600 » . . . . . »	2 40	2 85
» 601 » 700 » . . . . . »	2 45	2 95
» 701 » 800 » . . . . . »	2 50	3 »
De plus de 800 » . . . . . »	2 55	3 05

Art. 2. Les droits de navigation déterminés par l'article précédent seront intégralement perçus lorsque la profondeur de la passe de l'embouchure de Soulina, relevée conformément à l'article 16 du présent tarif, sera de quinze pieds anglais au minimum.

Si la profondeur de ladite passe tombe au dessous de quinze pieds, le montant des droits fixés par l'article précédent sera réduit de quinze pour cent par pied anglais de diminution de profondeur, mais cette réduction ne pourra jamais dépasser la proportion de soixante et quinze pour cent, correspondante à une profondeur minimum de dix pieds anglais. En conséquence, la réduction maximum de soixante et quinze pour cent continuera à être appliquée, quel que puisse être le chiffre de la profondeur de la passe au dessous de dix pieds anglais.

Art. 3. Tout bâtiment, soit à voiles, soit à vapeur, paiera à son premier voyage de chaque année dans le Danube, les taxes entières qui lui seront applicables aux termes des dispositions du présent tarif.

Tout bâtiment qui fera un second voyage au Danube, pendant la même année, jouira, pour ce second voyage, d'une réduction de cinq pour cent, sur le montant des taxes intégrales sus-mentionnées.

Tout bâtiment qui fera un troisième voyage, pendant la même année, jouira pour ce troisième voyage, d'une réduction de dix pour cent sur les taxes intégrales sus-mentionnées; pour un quatrième voyage, cette réduction sera de quinze pour cent; pour un cinquième voyage, elle sera de vingt pour cent et ainsi de suite, c'est-à-dire, pour chaque voyage postérieur au premier et jusqu'au dix-septième, le bâtiment jouira d'une réduction additionnelle de cinq pour cent.

La réduction moyenne afférente au dix-septième voyage étant ainsi de quarante pour cent de la taxe intégrale, cette réduction moyenne continuera à être appliquée pour tous les voyages postérieurs au dix-septième, conformément au tableau ci-après :

Nombre des voyages de l'année	Réduction % par voyage	Réduction moyenne % par voyage	Nombre des voyages de l'année	Réduction % par voyage	Réduction moyenne % par voyage
1	0	0	11	50	25
2	5	2.5	12	55	27.5
3	10	5	13	60	30
4	15	7.5	14	65	32.5
5	20	10	15	70	35
6	25	12.5	16	75	37.5
7	30	15	17	80	40
8	35	17.5	18	40	40
9	40	20	19	40	40
10	45	22.5	20	40	40

et ainsi de suite.

Le nombre des voyages effectués périodiquement par les bateaux des Compagnies publiques, d'après un programme arrêté d'avance, ne sera pas compté par chaque voyage d'un seul et même bâtiment, mais par *voyage périodique* des bâtiments de la Compagnie.

Néanmoins, il est entendu, qu'en aucun cas, les taxes de ces bâtiments ne peuvent être réduites de manière à les affranchir des droits de phares ou de pilotage qui leur seront applicables.

Si dans le courant d'une année, les Compagnies publiques se trouvent dans l'impossibilité d'accomplir un ou plusieurs voyages, par suite de la suspension de la navigation du Danube résultant de toute autre cause que l'interruption hivernale, il leur sera accordé une réduction de taxe proportionnelle. Cette réduction sera déterminée à la fin de l'année par la Caisse de navigation, de manière que les bateaux des Compagnies jouissent, pour chaque voyage accompli, de la réduction de taxes moyenne dont ils auraient bénéficié, pendant la même saison, sous les conditions normales de la navigation.

Les dispositions ci-dessus du présent article ne s'appliquent pas aux bâtiments à vapeur à aubes, n'ayant pas plus de dix pieds anglais de tirant d'eau en pleine charge, appartenant à une entreprise publique, spécialement affectés au transport des passagers et à un service postal régulier, et effectuant, en conséquence, des voyages périodiques, d'après un programme arrêté d'avance. Ces bâtiments ne payent, à la sortie du fleuve, qu'un droit fixe de soixante centimes par tonneau de jauge, mais ce droit est toujours perçu, pour chaque voyage, sur la totalité du tonnage imposable, et sans qu'il soit tenu compte de la quotité du chargement.

Ces mêmes bâtiments sont, en outre, affranchis de tout droit à leur entrée dans le fleuve.

Art. 4. Les droits de navigation dus en vertu du présent tarif sont calculés sur le tonnage net du bâtiment ramené au système de jaugeage adopté par la Commission européenne du Danube.

Art. 5. Les bâtiments à voiles et les bateaux à vapeur autres que ceux désignés dans les deux derniers alinéas de l'article 3, qui entrent dans le port de Soulina en venant de la mer, et qui portent, d'après leurs connaissements ou leur manifeste, une cargaison équivalente à plus du tiers de leur tonnage, payent, pour l'entrée dans le fleuve, une taxe égale au quart de la taxe qui leur est imposée, pour la sortie, par les articles un, deux ou trois du présent tarif.

Toutefois, ces mêmes bâtiments sont assujettis, pour l'entrée, au paiement intégral de la taxe déterminée par lesdits articles un, deux ou trois, dans tous les cas où ils n'acquittent pas cette taxe pour la sortie.

En conséquence, les bâtiments soumis à la taxe d'entrée sont tenus d'en déposer le montant intégral, sur le pied des articles

un, deux ou trois ci-dessus, immédiatement après leur entrée dans le fleuve, sauf restitution des trois quarts de cette taxe, au moment où ils acquittent la taxe de sortie.

Les dispositions du présent article sont applicables à tous transports qui entrent dans le port de Soulina en venant de la mer, et qui ne se trouvent pas dans le cas prévu au troisième alinéa de l'article 7 ci-après.

Art. 6. Le dépôt de la taxe d'entrée peut être remplacé par la garantie d'une caution solidaire notoirement solvable, domiciliée dans le port de Soulina.

La taxe est intégralement exigible pour l'entrée, lorsque le bâtiment qui en a effectué le dépôt ne sort pas du fleuve, avec un chargement impossible, dans les douze mois suivant son entrée.

Art. 7. Les bâtiments qui restent mouillés sur la rade de Soulina, pour y charger ou décharger, au moyen des allèges, tout ou partie de leur cargaison, sans entrer dans le port, ne sont pas assujettis aux droits établis par les articles 1, 2 ou 5 ci-dessus; ils ne paient qu'une taxe uniforme de cent francs par bâtiment, pour contribuer aux dépenses des établissements dont ils profitent.

Ceux des dits bâtiments qui sont entrés dans le port, mais sans y faire aucune opération de commerce qui serait de nature à les assujettir au paiement des taxes établies par les articles 1, 2, 3 ou 5 ci-dessus, acquittent, en sus du droit fixe de cent francs établi par l'alinéa précédent, une taxe de vingt-cinq centimes par tonneau, pour droits de phare et de pilotage. Cette taxe n'est perçue qu'une fois, à la sortie du port.

Les allèges nolisées pour transporter à travers l'embouchure la cargaison des bâtiments qui n'ont acquitté d'autre droit que ceux établis par le présent article, paient, pour chaque passage de l'embouchure, avec une charge complète ou partielle, un droit fixe d'un franc par tonneau, sur leur tonnage total.

Les allèges employées au débarquement du lest sont affranchis de toute taxe.

Les droits de vingt-cinq centimes et d'un franc par tonneau, respectivement imposés par le présent article aux bâtiments de mer et aux allèges, sont calculés, pour les bateaux à vapeur, sur le tonnage net, conformément à l'article 4.

Art. 8. Tout radeau ou train de bois, quittant le port de Soulina pour prendre la mer, paie un droit fixe de navigation dont le montant est déterminé en francs et centimes par le tableau qui suit:

RADEAUX ou trains de bois d'une largeur	DROITS À PAYER par les radeaux ou trains de bois ayant un tirant d'eau						
	de 10 pieds ou au-dessous	de plus de					
		10 pieds à 11 pieds	11 pieds à 12 pieds	12 pieds à 13 pieds	13 pieds à 14 pieds	14 pieds à 15 pieds	15 pieds à 16 pieds
De moins de 40 pieds . . .	Fr.s 100	150	200	250	300	350	400
De 40 pieds au moins et de moins de 50 pieds . . .	200	200	250	300	350	400	450
De 50 pieds au moins et de moins de 60 pieds . . .	300	300	300	350	400	450	500
De 60 pieds au moins et de moins de 70 pieds . . .	400	400	400	400	450	500	550
De 70 pieds et au-dessus . .	500	500	500	500	500	550	600

Les radeaux et trains de bois ayant un tirant d'eau de plus de 16 pieds paient, en sus de la taxe déterminée par la dernière colonne du tableau qui précède, une taxe additionnelle de cinquante francs par pied ou par fraction de pied dépassant le tirant d'eau de seize pieds.

L'épaisseur des arbres formant la quille est comprise dans le mesurage du tirant d'eau, et la largeur servant de base à la taxation est la largeur maximum du radeau ou train de bois. Ces dimensions sont mesurées en pieds anglais.

Art. 9. Les bâtiments de guerre sont affranchis de toute taxe, tant à l'entrée qu'à la sortie de l'embouchure de Soulina.

Il en est de même pour les remorqueurs, lorsqu'ils ne sont pas employés à transporter, comme allèges, une partie de la cargaison des bâtiments remorqués.

Art. 10. Les bâtiments et transports qui entrent dans le port de Soulina et qui en ressortent avec moins du tiers de leur charge, sont affranchis des droits établis par les articles 1, 2, 3 et 5 ci-dessus, mais s'ils jaugeant plus de cent tonneaux, ils acquittent, à la sortie, une taxe de vingt-cinq centimes par tonneau, pour droits de phare et de pilotage.

La même taxe est acquittée par les bâtiments de mer faisant exceptionnellement service d'allège, et ce, outre le droit d'un franc par tonneau imposé par l'alinéa trois de l'article 7 ci-dessus.

Les bâtiments de mer ou allèges qui cherchent abri dans le port de Soulina contre le mauvais temps, ceux qui, par suite d'un accident quelconque, sont obligés de se réfugier dans le port et se trouvent empêchés de continuer leur voyage de mer, sont affranchis de tout droit, pourvu qu'ils reprennent la mer sans faire aucune opération de commerce, avant l'échéance de l'année à partir de la rentrée du bâtiment ou allège.

Art. 11. Tout bâtiment à voiles ou à vapeur, et tout transport sans aucune exception, qui entre dans le port de Soulina, en venant de la mer, et qui porte, d'après ses connaissements ou son manifeste, une cargaison équivalente à plus du tiers de son tonnage, mais qui décharge dans ledit port une partie seulement de sa cargaison, et reprend la mer avec le surplus, pour continuer son voyage vers un autre port, sans remonter le fleuve, paie les droits de navigation déterminés ci-après, savoir:

Si le bâtiment quitte le port de Soulina, avec une quantité de marchandises n'excédant pas le tiers de celle avec laquelle il est entré, il paie les trois quarts de la taxe déterminée par les articles un ou deux du présent tarif;

S'il quitte ledit port avec une quantité de marchandises excédant le tiers, mais n'excédant pas les deux tiers de celle avec laquelle il est entré, il paie la moitié de la taxe déterminée par lesdits articles un ou deux;

Et s'il quitte ledit port avec une quantité de marchandises excédant les deux tiers de celle avec laquelle il est entré, il paie le quart de la taxe déterminée par les mêmes articles un ou deux, mais sans que cette taxe puisse être inférieure à vingt-cinq centimes par tonneau, sur son tonnage impossible total.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, la taxe fixée par le présent article est perçue une seule fois, pour l'entrée dans le fleuve, et le bâtiment qui l'acquitte est affranchi de toute autre taxe pour la sortie.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux bâtiments qui déchargeant une partie de leur cargaison à Soulina, embarquent également des marchandises dans ce port. Ces bâtiments retombent, tant pour le paiement des taxes d'entrée que pour le paiement des taxes de sortie, sous l'application pure et simple des articles un, deux ou trois et de l'article cinq du présent tarif.

(Continua)

CAMERANO NATALE, *Gerente*.

ROMA — Tipografia EREDI BOTTA.

Art. 12. Les droits établis par les articles précédents comprennent:

La taxe imposée aux bâtiments pour couvrir les dépenses des travaux et autres améliorations effectuées par la Commission européenne;

Les droits actuellement en vigueur pour l'entretien des phares composant le système d'éclairage des bouches du Danube;

Les droits destinés à couvrir les dépenses occasionnées par le service du pilotage dans la passe de Soulina, et celles des autres établissements institués en vue de faciliter la navigation.

Indépendamment de ces droits, les bâtiments ne sont assujettis à aucune autre taxe ou redevance quelconque, sauf le salaire des pilotes du fleuve, qu'ils acquittent, pour la remonte et pour la descente, de même que les radeaux et trains de bois, conformément à l'article 87 du règlement de navigation et de police applicable au Bas-Danube.

Art. 13. Le montant des droits est versé entre les mains du directeur préposé à la gestion de la Caisse de navigation du port de Soulina, lequel en délivre quittance.

Un état indiquant la réduction en francs des monnaies en usage sur le Bas-Danube est constamment affiché dans le bureau de perception.

Cet état est révisé suivant les circonstances.

Les droits dont l'exigibilité est contestée ou la liquidation critiquée par les parties sont versés à la Caisse de navigation, à titre de dépôt.

Les demandes en restitution entière ou partielle des droits payés sont portées devant la Commission européenne ou devant l'autorité internationale qui la remplacera; elles doivent être formulées par écrit, dans les trois mois du paiement ou du dépôt, à peine de déchéance.

Art. 14. L'unité de jauge adoptée par la Commission européenne est une capacité de 100 pieds cube anglais, soit 2 mètres cubes 83.

Le tonnage des bâtiments est tiré des papiers de bord, mais les capitaines dont les bâtiments ont été jaugeés par le bureau de vérification attaché au capitanat du port de Soulina, suivant la règle applicable aux bâtiments vides, sont admis à payer leurs taxes sur la base du tonnage indiqué par le certificat de jaugeage délivré par le capitaine du port.

Art. 15. Les bâtiments entrant dans le Danube, sans papiers indiquant leur tonnage, sont soumis à un jaugeage approximatif effectué par les officiers vérificateurs assermentés attachés au capitanat du port de Soulina, et le montant des taxes à payer est calculé sur le tonnage constaté par cette opération.

Il est procédé de même si le tonnage porté sur les papiers de bord est notoirement inexact.

Ce jaugeage est effectué, dans l'un et dans l'autre cas, sur l'ordre du capitaine de port, soit d'office, soit à la réquisition du directeur de la Caisse de navigation, et l'autorité consulaire compétente est avertie du moment où il doit y être procédé, afin qu'elle puisse assister à l'opération, si elle le juge à propos.

Si l'y a incertitude ou contestation sur la quotité du chargement d'un bâtiment, dans l'un des cas prévus par les articles 1, 5 ou 11 du présent tarif, cette quotité est également l'objet d'une évaluation faite par les officiers vérificateurs; l'autorité consulaire compétente est dûment appelée à y assister.

Lorsque la contestation relative à la quotité d'un chargement est élevée par le capitaine du bâtiment, sur l'évaluation faite par le bosseman, le capitaine est tenu de porter sa réclamation devant le capitaine du port, avant de quitter le port ou de commencer son déchargement, à défaut de quoi, l'évaluation du bosseman est définitivement maintenue, et aucune réclamation n'est plus admise contre la taxation.

Les jaugeages et évaluations faits par les officiers vérificateurs

ne donnent lieu à aucun frais, mais ils ne peuvent être l'objet d'aucun appel ou recours quelconque.

Art. 16. Les profondeurs, d'après lesquelles sont déterminés les droits établis par le présent tarif, sont relevées dans la passe de Soulina, en pieds anglais.

Les sondages sont opérés sous la direction et la responsabilité de l'ingénieur préposé aux travaux d'amélioration de l'embouchure; les résultats en sont affichés au bureau de la Caisse de navigation et à l'office du capitaine du port.

Si l'état de la mer ne permet pas d'effectuer les sondages, le montant des droits à percevoir est basé sur la dernière profondeur constatée.

Il ne peut être exigé, pour les taxes de sortie, aucun paiement supplémentaire de la part des bâtiments, ni, sauf le cas d'erreur dûment constatée dans les sondages, aucune restitution partielle, de la Caisse de navigation, à raison de la différence, quelque grande qu'elle puisse être, entre la profondeur de l'embouchure au moment de la sortie du bâtiment, et celle qui a servi de base à la liquidation des taxes payées.

Art. 17. Tout bâtiment, train de bois ou radeau, qui tente, par un moyen quelconque, de se soustraire, en tout ou en partie, au paiement des droits fixés par le présent tarif, est passible, outre les droits qu'il aura à payer conformément à ce qui précède, d'une amende du double au moins et du quadruple au plus de ces droits.

Si l'indication du tonnage portée sur les papiers de bord, ou la déclaration relative à la quantité de marchandises débarquées ou embarquées à Soulina dans le cas de l'article 11 ci-dessus, paraît frauduleuse, il est procédé, dans la forme prescrite par l'article 15 ci-dessus, à la vérification de la capacité du bâtiment ou de la quantité de marchandises sur laquelle il aura été opéré, comparativement au tonnage total.

L'application de l'amende est prononcée, en premier ressort, par le capitaine du port de Soulina; la sentence de condamnation est notifiée à la partie condamnée, dans les formes prescrites par l'article 151 du règlement de navigation et de police en vigueur en aval de Galatz.

L'appel des condamnations est porté, soit devant la Commission européenne ou devant l'autorité qui lui succédera, soit devant le Tribunal mixte qui pourra être éventuellement institué à cet effet.

Il est interjeté dans les trois mois de la notification, à peine de nullité.

Les jugements rendus sur appel ne sont plus susceptibles d'aucun recours.

Les condamnations prononcées par le capitaine du port sont exécutoires nonobstant l'appel; en cas de pourvoi, le montant de l'amende est consigné, à titre de dépôt, dans la Caisse de navigation, où est également versé le montant des condamnations devenues définitives.

Art. 18. Les commandants des bâtiments de guerre stationnés aux embouchures du Danube, conformément à l'article 19 du traité de Paris, sont appelés à assurer le paiement des droits établis par le présent tarif et des condamnations devenues définitives, vis-à-vis des bâtiments de leur nationalité et de ceux dont ils ont qualité de protéger le pavillon, soit en vertu des traités ou des usages, soit en vertu d'une délégation générale ou spéciale.

L'action des bâtiments de guerre est demandée, en règle, par l'entremise du capitaine du port de Soulina, sur la réquisition du directeur de la Caisse de navigation.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour exercer une action coercitive vis-à-vis d'un bâtiment contrevenant, le capitaine du port recourt à l'intervention du bâtiment de guerre roumain stationné à Soulina.

Art. 19. Le présent tarif entrera en vigueur le premier février 1881, jour à partir duquel le tarif du 10 novembre 1875, cessera d'être appliqué.

Fait à Galatz, le 31 décembre 1880.

Signé: ARENDT — E. de HAAN — CAMILLE  
BARRÈRE — H. T. SIBORNE — M. SI-  
MONDETTI — PENCOVICI — A. ROMA-  
NENKO — CONST. ET. CARATHÉODORY.

Révisé à Galatz, le 19 mai 1881.

Signé: ARENDT — E. de HAAN — CAMILLE  
BARRÈRE — H. T. SIBORNE — N. RE-  
VEST — PENCOVICI — A. ROMANENKO  
— CONST. ET. CARATHÉODORY.

## INSTRUCTIONS au capitaine du port de Soulina et à l'inspecteur de la navigation du Bas-Danube.

### I.

*Instruction spéciale à l'inspecteur de la navigation du  
Bas-Danube, arrêtée en vertu de l'article 9 de l'acte public  
signé à Galatz le 2 novembre 1865.*

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

§ 1<sup>er</sup> Conformément à l'article 3 du règlement de navigation et de police applicable à la partie du Bas-Danube située en aval de Galatz, arrêté par la Commission européenne du Danube, le 19 mai 1881, l'inspecteur de la navigation est préposé à la police du Bas-Danube, à l'exclusion du port de Soulina.

La résidence de l'inspecteur est fixée à Toulitcha, et il ne peut s'éloigner de son ressort, sans un congé de la Commission européenne.

Ses attributions comprennent notamment:

La surveillance des bâtiments naviguant entre Galatz et la limite supérieure du port de Soulina, et la surveillance du chemin de halage, en ce qui touche la police fluviale, dans les mêmes limites;

Le service du pilotage fluvial;

Le service des allèges et la surveillance de leurs opérations, en tant qu'elles s'effectuent sur le cours du fleuve, en dehors du port de Soulina;

Le service du sauvetage et les premiers actes conservatoires en cas de sinistre survenu dans le fleuve.

L'inspecteur prononce en première instance sur les contraventions commises contre les dispositions du règlement de navigation et de police ci-dessus énoncé, en tant que ces contraventions sont commises ou constatées dans l'étendue de son ressort.

§ 2. Le bureau de l'inspecteur est établi à Toulitcha et se compose d'un chancelier, d'un commis et d'un garçon de bureau.

Les attributions du chancelier sont les suivantes:

Il est autorisé à recevoir les actes et déclarations faits au bureau ou dans l'étendue du ressort de l'inspection, sans que la présence de l'inspecteur soit nécessaire, sauf toutefois le cas où les parties intéressées ou les témoins prêtent serment;

Il peut constater les contraventions et les cas d'avarie et dresser tous actes d'information;

Il ne peut agir seul en cas de naufrage, ni prononcer l'application des amendes de police;

Il délivre des copies conformes de tous actes et jugements dont les minutes sont déposées dans la chancellerie de l'inspection;

Il peut, enfin, être investi de la plénitude des attributions de l'inspecteur en cas d'empêchement prolongé de ce dernier, mais

en vertu d'une délégation spéciale approuvée pour chaque fois par la Commission européenne.

§ 3. Les surveillants placés sous les ordres de l'inspecteur pour l'assister dans l'exercice de la police fluviale, conformément au deuxième alinéa de l'article 3 du règlement du 19 mai 1881, sont au nombre de trois et chacun d'eux est préposé spécialement à la surveillance de l'une des quatre sections fluviales déterminées ci-après:

La première section s'étend d'Isaktcha au Tchatal de Saint-Georges;

La seconde, du Tchatal de Saint-Georges inclusivement à l'embouchure inférieure de la Papadia, dans le canal de Soulina;

La troisième, de l'embouchure de la Papadia, jusqu'au milliaire n. 18;

Et la quatrième, du milliaire n. 18 jusqu'à la limite d'amont du port de Soulina.

Les surveillants des deuxième et troisième sections sont tenus de résider dans les limites de leurs sections respectives; ils ne peuvent s'éloigner de leur résidence sans un congé par écrit de l'inspecteur, sauf, bien entendu, les tournées et voyages qu'ils font pour les besoins de leur service. Le service de la première et quatrième sections est fait par le surveillant-patron du bateau d'inspection.

Le personnel de l'inspection ainsi que le chef pilote, ses agents et le sous-chef des pilotes fluviaux, sont nommés par la Commission européenne.

Le chef-pilote réside à Galatz et le sous-chef pilote à Soulina.

§ 4. Deux petits bateaux à vapeur à hélice sont affectés au service de l'inspection pour les tournées de surveillance à effectuer entre Galatz et Soulina. Le service et les voyages de ces deux bateaux sont l'objet d'un règlement spécial.

Les surveillants de la deuxième et de la troisième sections sont munis chacun d'une embarcation qui leur est fournie, avec tous ses agrès, par la Commission européenne, mais à l'entretien de laquelle il sont tenus de pourvoir à leurs propres frais.

§ 5. L'inspecteur fait au moins deux voyages d'inspection par mois, de Galatz à Soulina, indépendamment des tournées plus fréquentes qu'il est dans le cas de faire pour les besoins accidentels de son service.

Les surveillants embarqués en qualité de patrons sur les deux bateaux à vapeur de l'inspection effectuent leurs voyages conformément aux dispositions du règlement sur le service desdits bateaux.

Les surveillants de la deuxième et de la troisième sections sont tenus de parcourir, une fois par jour, soit par terre, soit par eau, et alternativement, une moitié de la section fluviale qui leur est assignée.

§ 6. Le pavillon de la Commission est arboré, du lever au coucher du soleil, devant le bureau de l'inspection, à Toulitcha, et devant les habitations des surveillants; ce même pavillon est porté à l'arrière par les embarcations de service, et par les bateaux à vapeur, pendant les tournées d'inspection.

Le pavillon de la Commission est hissé, en outre, en tête de mât par les bateaux à vapeur de l'inspection, lorsqu'il se trouve à bord un ou plusieurs délégués, l'inspecteur ou le chef du service technique.

La forme et les dimensions des pavillons sont réglées par une instruction spéciale.

L'inspecteur et les surveillants sont munis, en outre, d'un brevet qui leur sert à établir leur qualité.

§ 7. L'inspecteur a soin de tenir la Commission européenne dûment informée de tout ce qui concerne la police de la navigation.

Les surveillants ont à rendre compte à l'inspecteur de tous les faits intéressant la navigation, qu'ils se trouvent à même d'observer.



ver. Il sont chargés spécialement de veiller au maintien des bouées et autres signaux placés sur la voie fluviale et sur les rives, ainsi que des bornes milliaires et des poteaux d'amarrage; ils opèrent journellement les sondages nécessaires pour constater la profondeur du chenal navigable sur les bas-fonds situés dans l'étendue de leur section, et ils communiquent le résultat de ces sondages à l'inspecteur, dans le plus court délai possible.

L'inspecteur, de son côté, fait afficher les profondeurs relevées, sur le point de la rive choisi à cet effet dans le port de Toulitcha, de telle sorte que les capitaines des bâtiments naviguant à la descente en soient informés.

Il transmet à la Commission, ainsi qu'au chef du service technique, à la fin de chaque mois, un état des profondeurs relevées chaque jour, par les surveillants, sur les différents bas-fonds.

Les surveillants embarqués sur les bateaux à vapeur de l'inspection, en qualité de patrons, sont tenus chaque fois qu'ils arrivent à Soulina après un voyage d'inspection, de remettre, sans aucun retard, au chef du service technique et au capitaine du port de Soulina l'état des profondeurs du chenal d'après les derniers sondages.

Dans les saisons de l'année où les profondeurs sont variables, l'inspecteur communique le résultat des sondages à la Commission européenne à Galatz, de même qu'au chef du service technique et au capitaine du port de Soulina, deux fois au moins par semaine, et il lui signale par voie télégraphique les changements considérables qui viennent à se produire brusquement.

L'inspecteur a également soin d'avertir la Commission européenne, ainsi que le capitaine du port de Soulina, par la voie la plus prompte possible, de l'état du fleuve au moment de sa prise par les glaces et à celui de la débâcle.

§ 8. L'inspecteur, le chancelier de l'inspection et les surveillants ont le droit de se rendre, dans l'exercice de leurs fonctions, à bord de tout bâtiment, quelque soit son pavillon, mais ils ne font usage de cette faculté que dans le cas où l'intérêt de leur service l'exige absolument, et le plus rarement possible. Il est bien entendu qu'ils ont à justifier de leur qualité, par la production de leur brevet, vis-à-vis de tout capitaine auquel ils sont dans le cas d'adresser une réquisition en matière de police de la navigation.

Les capitaines et les gens de leur équipage peuvent être requis de comparaître devant l'inspecteur, mais, en règle, leurs dépositions doivent être reçues à bord.

Les agents de l'inspection n'ont point à demander aux capitaines d'autres justifications que celles qui sont nécessaires pour prouver l'accomplissement des formalités prescrites par les règlements. Ils se bornent, en règle générale, à demander la production du rôle d'équipage, lequel doit porter l'estampille de la Caisse de navigation de Soulina, conformément à l'article 17 du règlement du 19 mai 1881, et qui contient toutes les indications nécessaires pour donner le signalement exact du bâtiment; ils se font présenter, en outre, le certificat prescrit par l'article 74 du susdit règlement concernant la police du lest. Si le rôle d'équipage ne se trouve pas à bord, les agents de l'inspection sont autorisés à demander la production de tous autres documents nécessaires pour constater exactement les noms et la nationalité du bâtiment et de son capitaine.

Pour déterminer exactement les attributions de l'inspecteur et de ses agents, il est à relever surtout que le maintien de la police fluviale constitue leur seule tâche, et qu'ils n'ont pas à intervenir dans le règlement des contestations civiles qui peuvent naître par suite de contraventions commises contre les règlements. L'action de l'inspecteur ne doit s'exercer qu'autant longtemps que l'intérêt public du maintien de la police est en jeu; elle doit s'arrêter aussitôt qu'il ne s'agit plus que d'intérêts privés rentrant dans le ressort de la juridiction civile.

## DISPOSITIONS SPÉCIALES.

### TITRE I. — Du pilotage fluvial.

§ 9. Le corps des pilotes chargés de diriger les bâtiments sur le cours intérieur du fleuve, conformément aux dispositions du titre IV, chapitre II, du règlement du 19 mai 1881, se compose:

D'un chef-pilote résidant à Galatz;

D'un sous-chef-pilote résidant à Soulina;

Et de pilotes brevetés spécialement destinés au service fluvial; ces pilotes sont divisés en deux classes, la première classe comprenant les pilotes spécialement aptes à diriger les bateaux à vapeur.

Le chef-pilote est tenu d'avoir son bureau principal à Galatz, et d'avoir, en outre, un bureau à Braila et un autre à Toulitcha, auxquels sont préposés des pilotes nommés par la Commission, lesquels fonctionnent au nom du chef-pilote et sous sa direction.

§ 10. La direction du corps des pilotes du fleuve appartient à l'inspecteur de la navigation. La Commission européenne nomme le chef-pilote et le sous-chef; elle nomme également, l'inspecteur entendu, les pilotes ordinaires du service fluvial, ainsi que les pilotes préposés aux bureaux du chef-pilote, le tout sur les propositions de l'inspecteur de la navigation. L'inspecteur juge et punit les contraventions commises par les pilotes dans l'exercice de leurs fonctions; il maintient l'ordre et la discipline parmi eux, et prononce sur les différends relatifs au service du pilotage, qui peuvent survenir, soit entre les pilotes, soit entre ces derniers et leurs chefs.

Le chef-pilote dirige spécialement, sous la surveillance de l'inspecteur, le service du pilotage à la descente; le sous-chef résidant à Soulina veille à ce que les pilotes qui ont dirigé les bâtiments pendant le voyage d'aval retournent à leur poste, il vise les brevets de ceux qui pilotent les bâtiments pendant leur traversée de la Mer Noire, et il procède aux capitaines qui lui en font la demande, soit directement soit par l'entremise du capitaine du port, des pilotes brevetés pour le voyage à la remonte.

Les pilotes brevetés pour le service fluvial sont seuls admis à exercer entre Braila et Soulina, le pilotage obligatoire, tant à la remonte qu'à la descente.

§ 11. Nul ne peut être reçu pilote du service fluvial, à moins de justifier qu'il est âgé de plus de vingt-quatre ans, et de moins de quarante-cinq ans, qu'il a au moins quatre ans de navigation maritime, et qu'il possède les connaissances nécessaires pour l'exercice de la profession de pilote.

Les aspirants subissent, à cet effet, un examen spécial devant une Commission composée:

De l'inspecteur de la navigation;

De deux capitaines du commerce;

Du chef-pilote et de deux pilotes brevetés de première classe.

Cette Commission est présidée par l'inspecteur, dans le bureau duquel elle tient ses séances.

Les aspirants sont examinés notamment sur la connaissance de la boussole, sur la pratique de la manœuvre des bâtiments à voiles et à vapeur, sur le maniement du gouvernail, sur le calcul du tirant d'eau des bâtiments, sur les précautions à prendre au passage des courbes, sur la pratique du sondage au plomb ou à la perche, sur les manœuvres du mouillage et de l'appareillage, sur la connaissance des conditions du fleuve, entre Braila et l'embouchure, notamment dans les passes difficiles et sur les bas-fonds, sur les mesures à prendre en cas de danger d'abordage, d'échouement ou de naufrage, sur la mise à flot ou le sauvetage des bâtiments échoués ou naufragés.

L'examen porte également sur la connaissance des dispositions en vigueur sur la police de la navigation, et des signaux placés sur la voie fluviale et sur les rives.

Les résultats de chaque examen sont consignés dans un procès-verbal signé par les membres de la Commission, et qui reste déposé aux archives de l'inspection. Sont également admis à piloter leurs propres bâtiments les capitaines des bâtiments de mer qui se soumettent à toutes les conditions prescrites pour l'admission des pilotes fluviaux.

Les pilotes qui ont subi l'épreuve de cet examen de la manière la plus satisfaisante et les pilotes en exercice qui, d'après les rapports du chef-pilote et les témoignages des capitaines, donnent des preuves spéciales d'habileté dans la direction des bâtiments, composent la première classe des pilotes fluviaux et sont appelés, en cette qualité, à piloter les bateaux à vapeur. Aucun pilote ne peut toutefois être maintenu parmi les pilotes de première classe après deux accidents, tels que collision ou échouement éprouvés par les bâtiments qu'il a été chargé de diriger, et il en est de même après un seul cas de naufrage, lorsque les accidents ou le naufrage sont imputables à la faute du pilote. En tout état de cause, si la collision ou l'échouement a entraîné une dépense quelconque à la charge des bâtiments engagés dans l'accident, ou à la charge de leur cargaison, le brevet est provisoirement retiré aux pilotes desdits bâtiments et ne peut leur être rendu sans une autorisation spéciale de la Commission.

Tout membre du corps des pilotes reçoit un brevet constatant sa qualité. Ce brevet est signé par l'inspecteur. Les brevets délivrés aux pilotes font mention de la classe à laquelle appartient le titulaire, et ils doivent être visés chaque année par l'inspecteur, conformément à l'article 84 du règlement du 19 mai 1881.

Il est tenu au bureau de l'inspection un registre-matricule dans lequel sont inscrits, sous une seule série de numéros d'ordre, les noms et prénoms de tous les pilotes du service fluvial, leur âge et la date de leur nomination, avec indication de la classe à laquelle ils appartiennent.

Une copie de la matricule est adressée, par l'inspecteur, à la Commission européenne, à laquelle il communique également à la fin de chaque trimestre tous changements qui surviennent dans le personnel des pilotes, ainsi que les mutations entre ceux de la première et ceux de la deuxième classe. Le registre matricule et les mutations qui surviennent dans le corps des pilotes, de même que les suspensions de service prononcées contre eux, sont affichés dans les bureaux du chef-pilote et dans celui du sous-chef.

Chaque pilote fluvial reçoit de l'inspecteur un livret contenant la copie de son brevet et un extrait des présentes instructions, en tant qu'elles touchent le pilotage fluvial. Il reçoit, en outre, un exemplaire du règlement de navigation et de police du 19 mai 1881, en langue italienne ou en langue grecque.

Le livret est destiné à recevoir les attestations constatant les services rendus par le pilote, les observations ou les plaintes des capitaines dont il a piloté les bâtiments, l'indication des salaires qu'il a touchés; il lui sert en même temps pour justifier de sa qualité et doit être présenté tous les trois mois, au moins, au visa de l'inspecteur.

Les pilotes sont tenus d'être toujours porteur de leur livret; il leur est strictement interdit de s'en dessaisir ou de permettre à tout autre d'en faire usage.

§ 12. Le chef-pilote et le sous-chef désignent, en règle générale, les pilotes chargés de diriger les bâtiments, tant à la remonte qu'à la descente, et cette désignation est faite, autant que possible, notamment pour ce qui concerne le pilotage à la descente, de manière à produire une répartition égale du travail entre les pilotes, et à procurer à chacun d'eux les ressources nécessaires à son entretien.

Attendu, toutefois, qu'aux termes de l'article 89 du règlement du 19 mai 1881, les capitaines qui ont à bord un pilote fluvial breveté n'en demeurent pas moins responsables de la direction de

leur bâtiment, même dans le cas où le pilotage est obligatoire et que la Commission décline toute responsabilité pour les faits des pilotes, le choix du pilote doit être laissé au capitaine, et les chef et sous chef pilote ne peuvent désigner pour le pilotage d'un bâtiment un pilote fluvial qui ne serait pas agréé par le capitaine.

Les capitaines des bâtiments à vapeur sont limités, néanmoins, dans le choix de leur pilote, à ceux qui sont compris dans la première classe.

Tout pilote du service fluvial qui, sauf le cas de maladie authentiquement constatée, passe plus de trois mois consécutifs sans exercer sa profession dans le Danube, entre Braïla et Soulina, cesse de plein droit de faire partie du corps des pilotes, et ne peut y être réadmis qu'après avoir subi un nouvel examen dans la forme prescrite par le paragraphe précédent. Toutefois le susdit délai de trois mois ne court pas pendant les mois d'hiver, où la navigation est suspendue dans le fleuve. Le sous-chef pilote du service fluvial est autorisé, en conséquence, à retenir les brevets qui seraient présentés au visa, conformément à l'article 88 du règlement du 19 mai 1881, par les pilotes ayant passé plus de trois mois hors du Danube.

§ 13. Le pilote chargé de conduire un bâtiment dans le fleuve, est tenu, quelle que soit la portée de ce bâtiment, de se munir d'un billet d'embarquement signé par le chef-pilote, s'il s'agit d'un voyage à la descente, ou par le sous-chef, résidant à Soulina, s'il s'agit d'un voyage à la remonte; ce billet est daté et il indique le nom et le numéro-matricule du pilote, ainsi que les noms du capitaine et du bâtiment à piloter, le tirant d'eau de ce bâtiment et la nature de son chargement.

Les pilotes chargés de conduire les radeaux ou trains de bois sont tenus, lorsqu'ils constatent que les dimensions n'en sont pas conformes aux prescriptions des articles 60 et 61 du règlement de police, d'en faire immédiatement rapport au chef-pilote, lequel ne peut délivrer le billet d'embarquement avant de s'être assuré que les susdites dimensions ont été ramenées aux limites réglementaires. Le pilote qui contreviendrait à cette obligation serait destitué.

Le chef-pilote est tenu, en outre, de faire mention sur les billets d'embarquement des pilotes désignés pour diriger les bâtiments à la descente, des amendes auxquelles les dits pilotes peuvent avoir été condamnés par les autorités préposées à la police du fleuve, et desquelles amendes ils n'auraient pas encore acquitté le montant. Cette mention porte que le pilote, porteur du billet, ne peut recevoir d'avance sur son salaire, et elle doit être signée par le capitaine du bâtiment à piloter.

Aussitôt après avoir reçu le billet d'embarquement, le pilote désigné est tenu de se rendre à bord, et d'y demeurer jusqu'à ce que le voyage dans le fleuve soit accompli, et que le bâtiment dont la direction lui a été confiée ait jeté l'ancre, soit à Soulina, soit dans le port de sa destination, en amont.

Au terme de chaque voyage dans le fleuve, le pilote qui a conduit un bâtiment est tenu de se présenter sans délai dans le bureau du chef-pilote à Galatz ou à Braïla, si le voyage a été effectué à la remonte, et dans le bureau du sous-chef pilote à Soulina, si le voyage a été effectué à la descente; il présente son billet d'embarquement au chef-pilote ou au sous-chef, leur adresse son rapport sur les circonstances du voyage et se tient à leur disposition pour les besoins ultérieurs du service. Le pilote qui après l'arrivée du bâtiment conduit par lui à la remonte, dans le port de sa destination, continue à séjourner à bord de ce bâtiment, soit de son propre gré, soit sur le désir du capitaine, dans le but de conduire également le bâtiment pendant son voyage à la descente, après qu'il aura reçu sa cargaison, n'a droit à aucune rémunération quelconque, à raison de ce séjour entre les deux voyages.

Le pilote n'est considéré comme étant régulièrement embarqué, dans ce cas, pour le voyage en aval, qu'à partir du moment où il reçoit au bureau du chef-pilote le billet d'embarquement dont il est parlé au premier alinéa du présent paragraphe.

Le sous-chef pilote transmet au capitaine du port de Soulina, à titre d'information, les déclarations faites par le pilote du fleuve, et ces derniers sont tenu de se rendre eux-mêmes au capitanat de port, lorsqu'ils y sont cités, pour donner leur témoignage ou leurs explications sur les faits relatifs à leur voyage. Il sont tenus également de se conformer aux ordres du capitaine du port, en ce qui concerne le service qu'ils peuvent se trouver dans le cas de remplir dans l'intérieur du port de Soulina, à bord du bâtiment qu'ils sont chargés de piloter.

Tout pilote fluvial qui passe vingt-quatre heures à Toulcha est tenu de se présenter au bureau de l'inspecteur pour y faire son rapport verbal.

§ 14. Le chef-pilote et le sous-chef du service fluvial sont tenus de consigner tout ce qui a rapport au service de chaque jour dans un journal spécial, et d'y inscrire notamment les noms des pilotes embarqués et des bâtiments pour lesquels ils ont été désignés.

L'inspecteur examine de temps en temps ce journal, et y appose son visa.

Le chef et le sous-chef pilote adressent, en outre, de fréquents rapports à l'inspecteur, pour lui signaler les contraventions commises par les pilotes du fleuve; ces rapports sont transcrits sur le journal sus-mentionné.

Toute disposition réglementaire nouvelle émanée de la Commission européenne, touchant la police de la navigation, est transmise par l'inspecteur, aussitôt qu'il en a reçu lui-même communication officielle au chef et au sous-chef pilote, et ceux-ci sont chargés, de leur côté, et spécialement le chef-pilote, d'en donner connaissance aux pilotes fluviaux, avec le plus de diligence possible.

§ 15. Les pilotes du fleuve sont tenus de rendre les capitaines des bâtiments qu'ils dirigent, attentifs aux dispositions des règlements de navigation et de police en vigueur.

Ils sont tenus, en outre, de faire rapport, dans le plus court délai possible, des contraventions commises en leur présence contre ces dispositions, soit à l'inspecteur soit au chef ou au sous-chef pilote, qui, de leur côté, en informent l'inspecteur.

En cas d'échouement, le pilote du bord est tenu de faire tous ses efforts pour remettre à flot le bâtiment échoué et d'assister le capitaine pour engager aux meilleures conditions les allèges et les barques de sauvetage, tout en observant la défense qui lui est faite par l'article 91 du règlement de police du 19 mai 1881, de s'intéresser soi-même, directement ou indirectement, dans l'opération, en dehors du cas où il aurait entrepris à forfait d'alléger le bâtiment pour toute la durée de son voyage dans le fleuve.

Le pilote qui a conduit un bâtiment, soit en amont, soit en aval, est en droit de le faire constater par le capitaine, au moyen d'un certificat écrit par ce dernier sur le livret du pilote. Ce certificat est visé et contre-signé après l'arrivée du bâtiment au terme de son voyage dans le fleuve par le chef-pilote, s'il s'agit d'un voyage à la remonte, et par le sous-chef de Soulina, s'il s'agit d'un voyage à la descente; aucun certificat, délivré dans une autre forme que celle ci-dessus prescrite, ne sera tenu pour authentique.

Si un capitaine a des motifs de plainte contre le pilot qui dirige son bâtiment, il se pourvoit directement, soit devant l'inspecteur de la navigation, soit devant le chef-pilote, soit devant le sous-chef. Il a également la faculté de consigner ses griefs sur le livret du pilote, que celui-ci est tenu de lui présenter à cet effet.

Si, pendant le voyage, un pilote constate quelque variation importante dans la direction ou dans la profondeur du chenal navi-

gable, ou quelque nouvel obstacle provenant de bâtiments naufragés, ou de leurs débris, ancrés ou autres objets abandonnés, il est tenu d'en faire au plus tôt son rapport, soit à l'inspecteur, soit au chef ou au sous-chef pilote, qui de leur côté, transmettent ce rapport au chef du service. Les pilotes sont tenu de signaler de même la disparition ou le déplacement des bouées et autres signaux placés sur le fleuve ou sur les rives.

§ 16. La taxe du pilotage fluvial devant être acquittée entre les mains du directeur de la Caisse de navigation de Soulina, conformément à l'article 87 du règlement du 19 mai 1881, le pilote qui a dirigé un bâtiment est tenu de se présenter à la Caisse de navigation, avec le capitaine du bâtiment piloté, pour toucher, par l'entremise du directeur de la Caisse, le salaire auquel il a droit, après déduction faite de l'avance qu'il a pu recevoir et de la somme à prélever pour le service du chef-pilote.

Ce prélèvement qui s'effectue sur la taxe acquittée par les bâtiments à voiles ou à vapeur et par les radeaux ou trains de bois, est déterminé ainsi qu'il suit :

Trois francs, pour les bâtiments de plus de cent tonneaux et ne dépassant pas cent cinquante tonneaux;

Quatre francs, pour les bâtiments de plus de cent cinquante tonneaux et ne dépassant pas deux cent cinquante tonneaux, ainsi que pour les radeaux et trains de bois;

Et deux centimes par tonneau, pour les bâtiments de plus de deux cent cinquante tonneaux.

Ce prélèvement est effectué, même pour ceux de ces bâtiments dont les pilotes sont engagés à titre permanent, et qui sont affranchis du paiement de ladite taxe, mais il n'est en aucun cas applicable qu'à la taxe due pour le pilotage obligatoire du voyage en aval.

Le surplus des taxes est acquis aux pilotes.

La quote-part affectée au service du chef-pilote sur le salaire des pilotes qui conduisent les bâtiments de mer servant d'allèges est fixée à trois francs, quel que soit le tonnage du bâtiment piloté; elle est versée au chef-pilote, lors de la délivrance du billet d'embarquement, soit par le pilote lui-même, soit par le capitaine, lequel, dans ce dernier cas, en retient le montant sur le salaire du pilote.

Le directeur de la Caisse de navigation prélève également sur les sommes versées par les capitaines pour taxe du pilotage fluvial, le montant des amendes auxquelles les pilotes auraient été condamnés pour contravention aux règlements ou instructions en vigueur.

Les pilotes fluviaux qui reçoivent pour le voyage en aval un billet d'embarquement portant, conformément au paragraphe 13 ci-dessus, la mention qu'ils ont une amende à payer, ne peuvent recevoir aucune avance sur leur salaire des capitaines des bâtiments à piloter, et si ces capitaines ont contresigné la mention ainsi faite sur le billet d'embarquement, ils sont tenus, en tout état de cause, de verser au directeur de la Caisse de navigation le montant intégral de la taxe de pilotage, sans aucune déduction des avances qu'il auraient faites à leurs pilotes.

L'obligation imposée aux pilotes fluviaux de se présenter en même temps que les capitaines à la Caisse de navigation de Soulina, doit être strictement observée, et les pilotes qui ne s'y conforment pas sont punis d'une suspension d'emploi dont la durée est fixée par l'inspecteur de la navigation.

Sont dispensés toutefois de cette obligation :

1° Les pilotes engagés d'une manière permanente à bord des bateaux à vapeur effectuant leurs voyages entre les ports du Danube et ceux de la Mer Noire ou du Bosphore et appartenant à des Sociétés ou Compagnies de navigation qui ont reçu de la Commission européenne l'autorisation d'acquitter leurs taxes par mois, la quote-part affectée au service du chef-pilote sur le salaire de

ces pilotes étant portée par la Caisse de navigation au compte mensuel des taxes à payer par lesdites Sociétés ou Compagnies ;

2° Les pilotes qui dirigent à la descente les bâtiments de moins de cent tonneaux, pour lesquels le pilotage est purement facultatif, et aux capitaines desquels le chef-pilote est autorisé à prélever, lors de la délivrance du billet d'embarquement, la somme affectée aux frais de son service sur le salaire du pilote ;

3° Et les pilotes embarqués sur les bâtiments de mer employés exceptionnellement comme allèges, lorsque ces bâtiments déchargent de nouveau leurs marchandises sur les bâtiments allégés, dans le cours du fleuve et sans prolonger leur voyage jusqu'à Soulina. Les pilotes desdits bâtiments sont autorisés à recevoir directement la totalité de leur salaire du capitaine du bâtiment piloté, et ils versent la quote-part de ce salaire affectée au service du chef-pilote, entre les mains de l'inspecteur de la navigation, au moment où se fait, dans la chancellerie de ce dernier, la déclaration prescrite par l'article 95 du règlement du 19 mai 1881.

§ 17. Aux termes de l'article 151 du règlement du 19 mai 1881, l'inspecteur de la navigation prononce, en premier ressort, l'application des pénalités encourues par les pilotes, à raison des contraventions commises par eux contre les dispositions dudit règlement. L'article 136 lui confère d'ailleurs le pouvoir de les condamner à une amende, dont le maximum est fixé à trois cents francs, pour toute contravention à raison de laquelle il n'est pas édicté par le règlement de pénalité spéciale.

En faisant usage de ce pouvoir, l'inspecteur se renferme dans les limites indiquées ci-après :

Si le pilote désigné pour piloter un bâtiment tarde à se rendre à bord, il est passible d'une amende de cinquante à cent francs ; si le retard provient du chef-pilote ou du sous-chef, dans ce sens qu'il y ait retard dans la désignation du pilote, ou que le pilote désigné ne soit pas averti ou muni de son billet d'embarquement en temps utile, le chef-pilote, ou le sous-chef, est puni de la même peine. Tout pilote qui exige du capitaine ou de tout autre intéressé une rémunération quelconque en sus de la taxe de pilotage fixées par le règlement du 19 mai 1881 est puni d'une amende de cent cinquante à deux cents francs ou d'une suspension d'emploi dont la durée est fixée par l'inspecteur.

Le maximum de trois cents francs ne peut être infligé qu'au pilote qui, étant en état d'ivresse, entreprend de piloter un bâtiment ; l'amende appliquée dans ce cas ne peut d'ailleurs être moindre de cent francs.

Tout pilote fluvial qui s'éloigne du bâtiment dont la direction lui est confiée, pendant le cours du voyage, sans le consentement du capitaine, est passible d'une amende de cinquante à cent francs.

Toute autre contravention non expressément prévue par le règlement du 19 mai 1881 ou par les présentes instructions, peut être punie d'une amende de vingt à cinquante francs, si elle a été commise par le chef ou par le sous-chef pilote, et d'une amende de dix à trente francs, si elle a été commise par un pilote.

Le recouvrement des amendes encourues par les pilotes est effectué par la Caisse de navigation de Soulina, à laquelle les sentences de condamnation sont notifiées, dans ce but, par l'inspecteur.

§ 18. Indépendamment du cas prévu par l'article 92 du règlement du 19 mai 1881, et par le paragraphe 13 de la présente instruction, l'inspecteur propose la destitution contre les pilotes, dans les cas suivants, savoir :

Contre tout pilote qui se sera enivré à bord du bâtiment dont la direction lui est confiée ;

Contre tout pilote qui sera convaincu d'avoir fait une fausse déclaration, dans le but d'induire en erreur sur la cause d'un échouement, d'un abordage ou d'un naufrage ;

Contre tout pilote qui aura accepté, de la part d'un capitaine, une rémunération en sus de la taxe réglementaire acquittée par celui-ci ;

Contre tout pilote qui se sera intéressé dans une opération ou entreprise d'allège, contrairement aux dispositions de l'article 91 du règlement du 19 mai 1881 ;

Contre tout pilote qui abandonnera le bâtiment dont la direction lui est confiée, pendant le cours du voyage, si l'absence est de plus de vingt quatre heures.

Dans tous les cas prévus par le présent paragraphe l'inspecteur suspend de son service le pilote délinquant jusqu'à ce que la Commission se soit prononcée sur sa destitution.

Si l'inspecteur, en dehors des cas de contravention formels, juge nécessaire de mettre un pilote en suspension d'emploi pour cause d'inconduite ou d'insubordination, il fait connaître, sans délai, à la Commission européenne, les motifs de sa décision.

## TITRE II. — De la police du lest.

§ 19. L'article 73 du règlement du 19 mai 1881 porte qu'en dehors du port de Soulina, le lest ne peut être débarqué que sur les points de la rive fluviale désignés dans un avis rendu public.

L'inspecteur fait publier cet avis chaque année, après en avoir référé à la Commission européenne, laquelle se réserve de déterminer, après avoir pris l'avis de son ingénieur en chef, les endroits où le lest pourra être mis à terre.

§ 20. Le lest ne peut être débarqué sans la présence d'un agent de la police fluviale. Des surveillants auxiliaires, désignés par l'inspecteur et rétribués par la Commission européenne, sont stationnés dans ce but, pendant les époques des arrivages, sur les points où le débarquement du lest est autorisé, pour suppléer les surveillants ordinaires durant leurs tournées journalières d'inspection.

Ces agents auxiliaires remplissent, en l'absence des surveillants, toutes les attributions de ces derniers, en ce qui concerne la police du lest ; ils sont autorisés, en conséquence, à agir vis-à-vis des capitaines, pour cet objet spécial, en qualité d'agents publics, et à demander la production des papiers de bord. Ils prêtent serment, entre les mains de l'inspecteur, de remplir leurs fonctions en conscience, et il leur est remis par l'inspecteur un brevet qui leur sert à justifier de leur qualité et qui indique le temps pour lequel il est valable.

§ 21. Lorsqu'un capitaine déclare son intention de débarquer tout ou partie de son lest, il est tenu de produire préalablement le certificat dont il doit être muni, aux termes de l'article 74 du règlement du 19 mai 1881, et le surveillant, ou son suppléant, vérifie si le tirant d'eau du bâtiment est conforme au certificat.

Si un surveillant auxiliaire constate que le chiffre porté sur le susdit certificat est supérieur au tirant d'eau du bâtiment, il en fait son rapport au surveillant de la section, aussitôt que ce dernier arrive sur les lieux.

Les surveillants, ou leurs suppléants, indiquent aux capitaines l'endroit où le lest doit être déposé, et le débarquement doit être effectué, ou tout au moins commencé, en leur présence. Ils veillent à ce que le lest soit transporté à la distance prescrite de la rive, et à ce qu'il n'en soit pas jeté dans le fleuve.

Après le déchargement, l'agent qui y a assisté reconnaît de rechef le tirant d'eau du bâtiment et il le constate, ainsi que la quantité approximative de lest débarquée, par une mention signée de lui et datée, sur le certificat dont il est parlé ci-dessus.

§ 22. Si un surveillant auxiliaire aperçoit un bâtiment jetant son lest dans le fleuve ou le débarquant sur un point prohibé, il adresse au capitaine l'injonction de cesser immédiatement le déchargement, il prend le nom du bâtiment contrevenant et celui de son capitaine, ainsi que le nom et le numéro-matricule du pilote,



s'il s'en trouve un à bord, et le numéro de l'estampille apposé sur le rôle d'équipage par la Caisse de navigation de Soulina, et il fait du tout son rapport au surveillant de la section dans le plus court délai.

Si, dans les vingt-quatre heures d'une contravention constatée par un surveillant auxiliaire, celui-ci ne se trouve pas à même d'en informer le surveillant de la section, il adresse un rapport direct à l'inspecteur de la navigation.

Les surveillants auxiliaires ne peuvent s'éloigner de leur station, à moins que le surveillant de la section ne s'y trouve présent lui-même, ou qu'ils n'en aient obtenu l'autorisation de l'inspecteur.

§ 23. Chaque fois qu'un surveillant constate une différence entre le tirant d'eau d'un bâtiment et le chiffre porté sur le certificat délivré par le capitaine du port de Soulina, en exécution de l'article 74 du règlement du 19 mai 1881, notamment si le tirant d'eau est supérieur au chiffre donné par le certificat, il constate avec le plus grand soin et autant que possible d'une manière irrécusable, le tirant d'eau réel du bâtiment; s'il se trouve sur les lieux des témoins, il requiert leur assistance et consigne leurs déclarations, en les invitant à les signer, dans un procès verbal qu'il rédige dans la forme la plus détaillée.

Ce procès-verbal est transmis à l'inspecteur et par celui-ci, au capitaine du port de Soulina, soit en original, soit en copie certifiée.

§ 24. L'observation des dispositions réglementaires relatives à la police du lest étant de la plus haute importance, notamment dans le bras de Soulina, elle est spécialement recommandée à l'attention de l'inspecteur, et ses agents doivent être avertis par lui d'exercer, sous ce rapport, la surveillance la plus active.

### TITRE III. — Du service des allèges.

§ 25. Le service des allèges est placé sous la direction de l'inspecteur de la navigation qui surveille, en outre, spécialement leurs opérations, en tant qu'elles s'effectuent sur le cours du fleuve, en dehors des limites du port de Soulina, où ces opérations retombent sous la surveillance du capitaine du port.

Ainsi que le prescrit l'article 94 du règlement du 19 mai 1881, l'inspecteur est chargé de faire procéder à la visite et au jaugeage des bâtiments destinés à servir d'allèges, de délivrer aux patrons de ces bâtiments la licence sans laquelle ils ne peuvent exercer leur métier, et de tenir le registre-matricule sur lequel les allèges sont enregistrées.

L'inspecteur nomme les experts chargés de procéder à la visite annuelle des allèges, il veille à ce que cet examen soit fait de la manière la plus consciencieuse, notamment en ce qui concerne le calfatage des bâtiments, qui doivent être carénés lors de chaque examen. Les résultats de l'expertise sont consignés dans un procès-verbal, dont la minute est déposée à la chancellerie de l'inspection.

La licence de patron d'allège ne peut être accordée qu'aux marins qui justifient de leur moralité et de leur capacité par des certificats authentiques. Cette licence indique les noms, prénoms, âge, domicile et nationalité du patron, le nom du bâtiment, son tonnage et son numéro-matricule, ainsi que la date de l'expertise dont il a été l'objet. La licence est renouvelée chaque année après la visite du bâtiment.

Le registre-matricule des allèges est tenu à la chancellerie de l'inspection; les allèges y sont inscrites sous une seule série de numéros, avec indication de leur capacité et du nom de leur patron ou propriétaire.

Il est payé pour chaque visite des allèges une taxe de douze francs, qui est versée entre les mains de l'inspecteur et sur le produit de laquelle sont prélevés les frais d'expertise.

§ 26. Tout patron d'allège est soumis à un cautionnement de six

cents francs, dont le montant, s'il est fourni en espèces, est déposé dans la Caisse de navigation de Soulina contre quittance.

Ce cautionnement peut être remplacé par la garantie d'une personne notoirement solvable, domiciliée dans un des ports du Bas-Danube. Dans ce cas, l'acte de cautionnement, après avoir été dûment légalisé par l'autorité compétente, reste déposé à la chancellerie de l'inspection.

La licence ne peut être délivrée avant l'acceptation de cette garantie ou le dépôt du cautionnement.

Le dépôt n'est restitué ni la caution déchargée, aussi longtemps que le porteur de la licence continue à exercer le métier de patron d'allège et que la licence n'a pas été rendue à l'inspecteur, pour être détruite.

Le cautionnement des patrons d'allèges peut être affecté au paiement des condamnations pécuniaires prononcées contre eux par suite de l'exercice de leur industrie.

Dans ce cas, le patron d'allège ne peut continuer à fonctionner comme tel, avant que le cautionnement n'ait été rétabli.

§ 27. L'inspecteur veille spécialement à ce que le service d'allège ne soit pas effectué dans le fleuve par des bâtiments qui n'auraient pas rempli les formalités prescrites par l'article 94 du règlement du 19 mai 1881.

Il fait surveiller spécialement les allèges qui remontent le fleuve, après avoir accompli leurs opérations, et il tient la main à ce que les allèges vides qui stationnent à Toulcha occupent le mouillage qui leur est assigné, en aval du rocher.

La vigilance de l'inspecteur et de ses agents doit être dirigée en particulier sur les détournements qui pourraient être commis au préjudice des cargaisons allégées. A cet effet, les surveillants des quatre sections fluviales ont soin de visiter, lorsque l'occasion s'en présente, et conformément à l'article 101 du règlement sus-énoncé, les allèges vides qui remontent le fleuve, et ils ont le droit de visiter également les petites embarcations naviguant entre Soulina et Toulcha. Ils sont tenus de signaler, dans le plus court délai possible, à l'inspecteur toute allège ou embarcation qu'ils auraient rencontrée remontant le fleuve avec des céréales à bord, et l'inspecteur fait de son côté les démarches nécessaires auprès des autorités compétentes pour que les patrons des dites allèges ou embarcations soient requis de justifier de la provenance de leurs cargaisons.

En cas de condamnation définitive à l'amende édictée par l'article 139 du règlement du 19 mai 1881, le tiers de l'amende infligée est acquis, à titre de prime, à celui qui aurait fait connaître à l'inspecteur ou à ses agents les allèges à bord desquelles serait trouvée une partie de cargaison indûment conservée, ou dont le patron ou l'équipage seraient convaincus d'un détournement.

§ 28. Il est bien entendu que si la cargaison mise à bord d'une allège sur un point quelconque du fleuve n'est remise à bord du bâtiment allégé que dans le port ou en rade de Soulina, cette opération tombe sous la surveillance du capitaine dudit port, aussitôt que le bâtiment allégé et l'allège y sont arrivés.

Dans le cas où une opération locale de cette nature, exclusion faite des opérations d'allège au cabotage, est entreprise par un bâtiment employé exceptionnellement comme allège, les papiers déposés en exécution du premier alinéa de l'article 95 du règlement du 19 mai 1881, entre les mains de l'inspecteur de la navigation, sont transmis par ce dernier directement et sans délai au capitaine du port de Soulina.

§ 29. L'inspecteur exerce la discipline sur les patrons des allèges immatriculés.

En cas de contestation entre eux et les capitaines des bâtiments allégés, et si l'une ou l'autre des parties réclame son intervention, il procède, après avoir pris les mesures de police qu'il juge nécessaires, à la constatation des faits litigieux, et sauvegarde, par des



dispositions provisoires, les intérêts des deux parties, mais son action se restreint dans ces limites, et il abandonne aux autorités civiles compétentes l'examen et le jugement de la cause.

#### TITRE IV. — *De l'action de l'inspecteur en cas de naufrage ou d'avarie.*

§ 30. En cas d'avaries, et notamment si elles sont occasionnées par abordage, l'inspecteur dresse un procès-verbal conformément aux dispositions de l'article 72 du règlement du 19 mai 1881. Ce procès-verbal doit contenir, autant que possible, les déclarations du capitaine, du pilote et des gens de l'équipage du bâtiment, et celles des témoins étrangers, s'il y en a. Ces déclarations ne sont point faites sous serment.

L'inspecteur adresse également à la Commission européenne un rapport succinct sur les cas d'avaries; si le cas présente peu de gravité, il se borne à en faire mention dans son prochain rapport.

Il agit de même en cas d'échouement.

A la fin de chaque mois l'inspecteur adresse à la Commission européenne un état des avaries, échouements et naufrages survenus dans les limites de l'inspection. Cet état indique les noms du bâtiment, du capitaine et du pilote, la nationalité du bâtiment, les circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit, et s'il s'agit d'un échouement, le tirant d'eau du bâtiment ainsi que la profondeur de la partie du fleuve où l'échouement a eu lieu, les jours et heures tant de l'échouement que de la mise à flot. L'inspecteur fait, en outre, mention sur cet état mensuel de toute plainte qui aurait été élevée par le capitaine contre son pilote, et du résultat de l'enquête ouverte sur cette plainte.

§ 31. En cas de naufrage, l'inspecteur se rend sur les lieux aussitôt qu'il se trouve informé du sinistre, pour reconnaître le fait du naufrage sous le rapport du préjudice qui pourrait en résulter pour la navigation en général. Il constate, en même temps, les circonstances qui seraient de nature à disculper le capitaine, le pilote et l'équipage du bâtiment, dont il reçoit les dépositions et déclarations, et il dresse, du tout, le procès-verbal circonstancié prescrit par l'article 68 du règlement du 19 mai 1881.

Ce procès-verbal est dressé dans la forme prescrite par le paragraphe précédent pour les cas d'avaries.

Si l'inspecteur reconnaît que le naufrage a été la conséquence évidente d'un cas de force majeure, il délivre au capitaine un certificat constatant ce fait; copie de ce certificat, ainsi que du procès-verbal, dont il est parlé plus haut, est transmise par l'inspecteur à la Compagnie d'assurances maritimes qui peut être intéressée dans le naufrage, ainsi qu'aux autorités consulaires ou locales compétentes.

Si, au contraire, le naufrage ne présente pas le caractère d'un événement de force majeure, l'inspecteur se borne à relever dans un rapport les faits qu'il aura pu constater, et il adresse copie de ce rapport et du procès-verbal dressé en exécution de l'article 68 du règlement, tant aux autorités consulaires ou locales compétentes, qu'à la Compagnie d'assurance intéressée.

Dans l'un et dans l'autre cas, il adresse à la Commission européenne, dans le plus court délai possible, un rapport détaillé sur les causes et les circonstances du naufrage.

Après l'accomplissement de ces formalités, et sauf le cas réglé par le paragraphe suivant, où le naufrage est de nature à entraîner un danger ou une entrave pour la navigation, l'inspecteur s'abstient de toute intervention ultérieure, et s'il est entrepris des opérations de sauvetage, il se borne à les surveiller au point de vue de l'intérêt public, conformément aux dispositions de l'article 70 du règlement ci-dessus énoncé.

Il est bien entendu, toutefois, qu'il est du devoir, tant de l'inspecteur que des surveillants, de prêter aide et secours aux capi-

taines des bâtiments naufragés et de faciliter les opérations de sauvetage, autant qu'il est en leur pouvoir, sans engager leur propre responsabilité.

§ 32. Si le naufrage d'un bâtiment constitue un danger ou une entrave pour la navigation, l'inspecteur ne se borne pas à constater les faits conformément aux prescriptions du paragraphe précédent, il est chargé, dans ce cas, ainsi que le porte l'article 69 du règlement du 19 mai 1881, d'entreprendre le sauvetage et de le continuer jusqu'à ce qu'il cesse d'être une opération d'utilité publique, pour devenir une affaire d'intérêt privé.

A cet effet il invite le capitaine du bâtiment naufragé à déclarer si son intention est d'abandonner le bâtiment.

Si la déclaration est négative, le capitaine et son équipage sont tenus d'exécuter, en présence de l'inspecteur, tous les travaux qui seront ordonnés par ce dernier, pour faire disparaître les dangers ou entraves que le naufrage occasionnerait à la navigation.

Si, au contraire, il y a déclaration d'abandon, l'inspecteur, après avoir pris les mesures d'une nécessité urgente, tant dans l'intérêt public, que dans celui des assureurs et autres, donne directement avis du naufrage au chef du service technique de la Commission européenne à Soulina, et il fait placer un gardien auprès du bâtiment abandonné pour empêcher le vol ou le détournement de ses agrès et de sa cargaison, en attendant l'intervention des ayants-droit ou de l'autorité du pavillon du bâtiment naufragé.

La cargaison peut dès lors être récupérée par qui de droit, et en ce qui concerne le sauvetage du corps du bâtiment et de ses agrès il est procédé conformément aux dispositions des articles 70 et 71 du règlement sus énoncé.

L'inspecteur agit d'ailleurs, dans tous les cas où l'intérêt de la navigation exige son intervention dans une opération de sauvetage, et sauf les premières mesures d'urgence, suivant les indications de l'agent technique de la Commission ci-dessus mentionné.

Il est entendu aussi qu'il informe la Commission européenne de toutes les dispositions qu'il prend dans le cas prévu par le présent paragraphe.

§ 33. Les attributions déterminées par les paragraphes 30, 31 et 32 qui précèdent, ne peuvent être exercées que par l'inspecteur en personne, sans que les surveillants soient admis à le suppléer.

Ces derniers sont autorisés, toutefois, en cas de simple avarie ou d'échouement, et si l'inspecteur ne se trouve pas sur les lieux à constater, sur la requête d'une partie intéressée, les faits dont ils ont été témoins, et à en délivrer un certificat par écrit; mais il leur est interdit de dresser procès-verbal de déclaration ou dépositions faites par d'autres personnes.

S'il y a avarie, ils peuvent constater l'état du bâtiment avarié, tel qu'ils le trouvent, mais sans entrer dans l'estimation du dommage.

En cas de naufrage, il leur est absolument interdit de rédiger aucun acte ou déclaration quelconque, sauf le rapport qu'ils peuvent avoir à adresser à l'inspecteur, et le billet de notification qu'ils ont à remettre au capitaine, s'il y a eu contravention.

Les surveillants patrons des bateaux à vapeur de l'inspection sont tenus, toutefois, d'avertir verbalement le capitaine du port de Soulina des naufrages qu'ils auraient constatés dans le fleuve, et ce, immédiatement après leur arrivée dans ledit port. Ils sont tenus, en outre, de donner au capitaine du port tous les renseignements que celui-ci leur demanderait sur les naufrages survenus.

Pour ce qui concerne les pouvoirs du chancelier de l'inspection, en cas de naufrage ou d'avarie, ils sont déjà déterminés par le paragraphe 2 de la présente instruction.

*TITRE V. — De l'application des dispositions spéciales édictées dans l'intérêt des travaux d'amélioration.*

§ 34. Lorsqu'une avarie est causée par un bâtiment, train de bois ou radeau à une propriété de la Commission européenne, dans le cours du fleuve, entre Galatz et la limite supérieure du port de Soulina, l'inspecteur de la navigation, de concert avec le chef du service technique, prend les mesures nécessaires, avec la plus grande diligence possible, pour constater les causes et les circonstances de l'accident, et pour faire évaluer le montant du dommage.

A cet effet, les ingénieurs, surveillants ou contre-maitres de travaux, dans le ressort desquels une avarie est survenue, de même que les capitaines ou patrons de dragues, barques ou embarcations endommagées, requièrent immédiatement l'intervention de l'inspecteur de la navigation ou de ses agents, afin que les procès-verbaux nécessaires soient dressés.

En attendant l'arrivée des agents de l'inspection, les choses doivent être laissées en l'état où elles se trouvaient au moment de l'accident, à moins qu'il n'y ait péril en la demeure.

En cas d'urgence, le chef des travaux ou de l'embarcation avariée procède lui-même aux constatations nécessaires.

§ 35. Lorsque les agents de la police fluviale sont arrivés sur les lieux de l'avarie, ils constatent immédiatement le dommage causé, par un procès-verbal, et recueillent les déclarations des témoins.

Les documents de cette information sont laissés par eux, en original, entre les mains de l'agent technique préposé aux travaux, ou du capitaine ou patron de l'embarcation avariée.

Les agents de la police constatent, en même temps, s'il y a eu contravention aux règlements de la part de l'auteur de l'avarie, et dans ce cas, ils en dressent procès-verbal dans la forme prescrite par les instructions en vigueur.

Les documents relatifs à l'avarie sont transmis par l'agent technique, aussi promptement que possible au chef du service technique à Soulina, qui est chargé de provoquer le recouvrement des dommages-intérêts, après en avoir évalué le montant.

Les procès-verbaux relatifs à la contravention sont transmis, avec la même célérité, par l'agent de la police fluviale à l'inspecteur de la navigation, lequel prononce, s'il y a lieu, l'application de l'amende édictée par l'art. 145 du règlement du 19 mai 1881.

Cette amende étant destinée, dans les cas ordinaires d'avarie, à compenser le montant du dommage éprouvé par la Commission, l'inspecteur consulte préalablement le chef du service technique sur le montant du dommage, et il fixe la quotité de l'amende, dans son jugement, en prenant en considération le degré de culpabilité du contrevenant et les circonstances atténuantes.

La sentence rendue en cas d'avarie causée par contravention est immédiatement notifiée à la Caisse de navigation et au capitaine de port, afin qu'il soit mis obstacle à la sortie du bâtiment condamné.

Les notifications sont faites, pour le surplus, dans la forme prescrite par les présentes instructions et par l'article 151 du règlement du 19 mai 1881.

§ 36. Si l'avarie n'a pas été causée par une contravention aux règlements en vigueur, ou si le dommage dépasse d'une manière sensible le montant de l'amende infligée à son auteur conformément à l'article 145 du règlement du 19 mai 1881, le chef du service technique en réfère à la Commission, et forme, en même temps, une demande en dommages-intérêts, au nom de ladite Commission, contre l'auteur de l'avarie.

Cette demande est portée devant le capitaine du port de Soulina, lorsqu'elle est dirigée contre un bâtiment de mer ou contre un remorqueur stationné dans ce port, mais quand elle est au contraire dirigée contre une allège, elle est portée devant l'ins-

pecteur de la navigation, lequel propose à la partie adverse de vider le litige par voie d'arbitrage.

Si cette proposition est rejetée, l'inspecteur en réfère sans délai à la Commission, mais il ne peut, en aucun cas, se pourvoir, en son nom, devant l'autorité de la partie adverse.

Si l'arbitrage est accepté, il est procédé à la rédaction d'un compromis par lequel l'auteur de l'avarie s'engage à accepter le jugement des arbitres comme rendu en dernier ressort, et renonce à former aucune opposition, devant quelque autorité que ce soit, à l'exécution de leur sentence.

Ce compromis, dans lequel le chef du service technique agit, de même que dans toute la cause, au nom de la Commission européenne, désigne les arbitres choisis par chaque partie et stipule, qu'en cas de partage d'avis, les arbitres ont le droit de s'adjoindre un tiers-arbitre, qui vider le différend, en se prononçant lui-même.

La signature apposée sur le compromis par la partie adverse doit être légalisée par l'autorité compétente, et la minute du compromis demeure déposée dans la chancellerie de l'inspection, de même que la minute du jugement.

L'inspection prête d'ailleurs tout son concours aux arbitres pour leur fournir les moyens d'information nécessaires.

Elle agit, en cas de nécessité, auprès des autorités locales ou consulaires, si les arbitres demandent que la partie adverse ou les témoins produits prêtent serment.

Si la sentence arbitrale porte condamnation au profit de la Commission européenne, elle est notifiée sans délai au capitaine de port à Soulina et à la Caisse de navigation, et l'inspecteur de la navigation peut être chargé par la Commission d'en poursuivre l'exécution par les voies de droit.

*TITRE VI. — Des contraventions.*

§ 37. Aux termes de l'article 151 du règlement de navigation et de police du 19 mai 1881, l'inspecteur connaît, en premier ressort, des contraventions commises contre les dispositions dudit règlement, dans les limites de ses attributions.

Il est chargé, non seulement de prononcer les jugements, mais encore de rechercher et de constater les contraventions dans l'étendue de son ressort, avec l'assistance du chancelier de l'inspection et des surveillants des quatre sections fluviales, lesquels fonctionnent, à cet effet, comme officiers de police judiciaire.

L'inspecteur dresse des procès-verbaux circonstanciés des contraventions qu'il constate par lui-même, et reçoit les rapports, dénonciations et plaintes qui lui sont adressés par les surveillants, par les pilotes du service fluvial ou par tous autres.

Les surveillants des quatre sections fluviales recherchent et constatent les contraventions dans l'étendue de leurs sections respectives; ils peuvent également constater celles qui sont commises sous leurs yeux dans les limites d'une autre section, en l'absence du surveillant de cette section. Les surveillants auxiliaires ne peuvent exercer la police judiciaire que dans la section ou pour l'objet spécial qui leur est assigné.

Lorsque les contraventions sont constatées par le chancelier ou par les surveillants, ils en consignent, dans des procès-verbaux ou rapports, le temps, le lieu, la nature et les circonstances, ainsi que les preuves et indices à la charge de ceux qui en sont réputés coupables. Ils ont soin notamment de constater la nationalité du bâtiment et de prendre, aussi exactement que possible, les noms du bâtiment contrevenant et de son capitaine, et le numéro de l'estampille apposée par la Caisse de navigation sur le rôle d'équipage, ainsi que le nom et le numéro matricule du pilote.

Les procès-verbaux sont rédigés par l'agent qui a constaté la contravention; ils sont par lui affirmés sincères et véritables, et transmis, dans le plus court délai possible, à l'inspecteur.

Les rapports peuvent être faits oralement dans la forme qui sera indiquée ci-après.

Le surveillant qui constate une contravention est tenu, dans tous les cas où il lui est possible de rejoindre le bâtiment à bord duquel elle a été commise, de notifier au capitaine qu'une poursuite est intentée contre lui. Cette notification est faite par écrit, au moyen d'un coupon détaché d'un livre à souche dont chaque surveillant est muni.

Les rapports oraux des surveillants, de leurs auxiliaires, et ceux des pilotes immatriculés, sont inscrits, à la suite les uns des autres, sans blancs, lacunes ni interlignes, sur un registre spécial tenu dans le bureau de l'inspecteur; ils sont, de même que les procès-verbaux, affirmés sincères et véritables, et signés, tant par celui sur les déclarations duquel ils sont dressés, que par l'inspecteur qui les reçoit.

Tout rapport ou procès-verbal relatifs à des faits pouvant être qualifiés de contravention est communiqué en copie et sans délai à la Commission, par l'inspecteur qui fait connaître par une mention portée au pied de la copie, s'il juge qu'il y a lieu de poursuivre.

L'avis de non lieu exprimé par l'inspecteur dessaisit ce dernier de la poursuite et donne ouverture au droit d'évocation de la Commission, dans les termes de l'article 151 du règlement de police.

Si l'avarie a été causée par une contravention aux règlements en vigueur, le remboursement des dommages-intérêts effectué volontairement par l'auteur lui sera compté comme circonstance atténuante dans l'application de l'art. 145 du règlement de police.

Dans tous les cas il est entendu que les jugements de condamnation portant sur l'art. 151 ne doivent, dans leurs considérants, faire aucune mention du montant des dommages tel qu'il sera évalué par le service technique.

§ 38. Lorsqu'il y a lieu d'entendre des témoins, leurs dépositions sont reçues par l'inspecteur ou par le chancelier de l'inspection, et il en est dressé un procès-verbal indiquant les noms, prénoms, âge, profession et domicile des témoins et relatant leurs principales dépositions.

Lorsque les témoins doivent prêter serment, l'inspecteur est seul autorisé à en recevoir la prestation et les déclarations faites, sans qu'il puisse déléguer qui que ce soit à cet effet, sauf le cas où le chancelier de l'inspection est investi de la plénitude de ses attributions, par une délégation de la Commission européenne, conformément au paragraphe 2 de la présente instruction.

Les témoins sont toujours entendus successivement, hors la présence les uns des autres.

Leurs dépositions peuvent également être reçues par l'organe de l'autorité consulaire ou locale dont ils relèvent, dans la forme prescrite par leurs lois nationales.

§ 39. Les jugements rendus en matière de contravention par l'inspecteur de la navigation, sont prononcés au nom de la Commission européenne du Danube. Ils sont motivés sommairement, et ils énoncent les faits constituant la contravention, les circonstances aggravantes ou atténuantes, la disposition à laquelle il a été contrevenu, et celle qui porte la pénalité appliquée.

Ils mentionnent, en outre, qu'ils sont rendus en premier ressort, et qu'en cas d'appel, ils sont exécutoires par provision.

Lorsque le jugement de condamnation prononcé contre le capitaine d'un bâtiment de mer ne peut être notifié à la personne, la notification est faite en la chancellerie de l'autorité locale ou consulaire de laquelle relève la partie condamnée, et ce, dans le port de destination du bâtiment, si la contravention a été commise pendant le voyage à la remonte, et dans le port de Soulina, si elle a été commise pendant le voyage à la descente. Dans l'un et dans l'autre cas, copie du jugement est également transmise, sans délai,

au capitaine du port de Soulina, ainsi qu'à la Commission pour son information.

Tout jugement de condamnation prononcé contre les capitaines ou patrons des bâtiments, ou contre les pilotes, est notifié, en outre, par l'inspecteur au directeur de la Caisse de navigation de Soulina, chargé de poursuivre le recouvrement des amendes. L'inspecteur a soin d'informer, en même temps, la Caisse de navigation de la date à laquelle le jugement a été notifié à l'autorité locale ou consulaire compétente ou à la partie elle-même, afin que la Caisse soit à même de reconnaître si le délai d'appel est expiré ou non.

En cas de condamnation prononcée contre un habitant des rives pour contravention à la police du chemin de halage, la notification et l'exécution du jugement sont poursuivies, sur les diligences de l'inspecteur, devant l'autorité compétente.

§ 40. Les appels portés devant la Commission européenne contre les jugements rendus par l'inspecteur, en matière de police de la navigation, peuvent être formulés par les parties en la chancellerie de l'inspecteur qui les transmet, sans délai, à la Commission, avec la copie du jugement de première instance et son rapport sur les moyens de défense produits par l'appelant.

Les actes reçus par l'inspecteur, et les copies qu'il en délivre, sont entièrement gratuits et il en est fait mention sur les expéditions.

#### TITRE VII. — Des rapports de l'inspecteur avec la Commission européenne, ses organes et les autorités étrangères.

§ 41. L'inspecteur correspond directement avec la Commission européenne, et lui adresse ses lettres et rapports au bureau central de Galatz, avec la suscription : « A la Commission européenne du Danube, à Galatz. »

Il est bien entendu que l'inspecteur peut également correspondre directement, dans la forme officielle, avec chacun des membres de la Commission, et leur transmettre tous renseignements qui lui seraient demandés par eux touchant le service de l'inspection.

§ 42. L'inspecteur et le capitaine du port de Soulina correspondent directement entre eux pour les besoins de leurs services respectifs; ils agissent l'un vis-à-vis de l'autre, dans les limites de leurs attributions respectives, avec une entière indépendance, mais il est de leur devoir de se faciliter réciproquement l'accomplissement de leurs fonctions dans l'intérêt général de la navigation qui en constitue le seul objet. Ils ne doivent pas perdre de vue que le service de l'inspection et celui du capitaneat du port sont intimement liés entre eux, et qu'ils ne peuvent être administrés, l'un et l'autre, dans des conditions satisfaisantes, sans une entente sincère entre les agents qui les dirigent.

§ 43. L'inspecteur correspond de même directement avec l'ingénieur de la Commission, ou en cas d'absence de ce dernier, avec l'agent chargé de le remplacer, et il facilite au service technique, autant qu'il dépend de lui, l'exécution des travaux d'amélioration et les études entreprises sur le cours du fleuve.

Il est également autorisé, lorsque l'intérêt de la police fluviale l'exige, notamment pour dégager les courbes du bras de Soulina des navires que le vent contraire y retient, de même que les secours à donner aux bâtiments en danger de naufrage ou échoués, à requérir les services de tout bâtiment appartenant à la Commission européenne, en s'adressant directement à leur capitaine ou patron.

§ 44. L'inspecteur correspond directement avec le directeur de la Caisse de navigation de Soulina, pour le recouvrement des amendes infligées par lui et pour ce qui concerne le paiement des taxes du pilotage fluvial obligatoire.

§ 45. L'inspecteur correspond directement dans les cas spécifiés par la présente instruction, avec les autorités consulaires et lo-

cales de Toulitchea, d'Ismaïl et de Soulina, mais il ne peut correspondre avec ces mêmes autorités, dans les ports de Galatz et de Braïla, autrement que par l'intermédiaire de la Commission européenne.

§ 46. En cas de résistance, de la part des capitaines, aux injonctions qui leur sont faites par l'inspecteur, par le chancelier ou par les surveillants, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, et conformément aux dispositions des règlements en vigueur, l'inspecteur est autorisé à demander l'intervention du bâtiment de guerre sous l'action duquel les contrevenants se trouvent placés.

§ 47. Il est bien entendu, que la présente instruction générale n'a pas pour effet de révoquer les instructions spéciales et détaillées données à l'inspecteur par la Commission, sur les diverses branches de son service, en tant que les dispositions de ces instructions spéciales ne sont pas contraires à celles des présentes.

Fait à Galatz, le 19 mai 1881.

Signé: ARENDT — E. DE HAAN — CAMILLE  
BARRÈRE — H. T. SIDORNE — N. RE-  
VEST — PENCOVICI — A. ROMANENKO —  
CONST. ET. CARATHÉODORY.

## II.

### Instruction spéciale au capitaine du port de Soulina.

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

§ 1<sup>er</sup>. — Conformément à l'article 4 du règlement de navigation et de police applicable à la partie du Bas-Danube située en aval de Galatz, arrêté par la Commission européenne du Danube le 19 mai 1881, le capitaine du port de Soulina est chargé spécialement de la police de ce port et de la rade.

Ses attributions comprennent, indépendamment de la surveillance des bâtiments mouillés ou naviguant dans le port ou dans la rade:

- Le service du pilotage à l'entrée et à la sortie du fleuve;
- La surveillance des opérations d'allège, en tant qu'elles s'effectuent à l'embouchure;
- Le service du sauvetage et les premiers actes conservatoires, en cas de sinistre survenu dans le port ou sur le littoral;
- Le service des phares de Soulina, de Saint-Georges et de l'île des Serpents.

Le capitaine du port est appelé, en outre, à assurer la perception des droits de navigation prélevés à l'embouchure de Soulina et le recouvrement des amendes encourues pour contravention aux règlements sur la police de la navigation.

Enfin, il agit comme autorité judiciaire de première instance, pour le jugement des contraventions commises contre les dispositions du tarif des droits de navigation, et des contraventions de police, en tant que ces dernières sont commises dans l'étendue de son ressort.

§ 2. Le bureau du capitaine du port est composé:

1. D'un chancelier;
2. D'un commis;
3. Et d'un garçon du bureau.

Le service de la police du port proprement dite est fait par les deux bossemans.

Les gardiens de tous les phares administrés par la Commission relèvent également du capitaine du port de Soulina.

Pour ce qui concerne le corps des pilotes de l'embouchure, il en sera parlé au titre III de la présente instruction.

§ 3. Les employés désignés au paragraphe précédent sont placés sous l'autorité directe du capitaine du port.

Le chancelier du capitanat de port est autorisé à recevoir les

actes et déclarations faits au bureau ou dans l'étendue du ressort du capitanat, sans que la présence du capitaine du port soit nécessaire; mais en cas de naufrage, le chancelier ne peut agir seul et il n'a pas non plus qualité pour prononcer l'application des amendes de police.

Il délivre des copies conformes de tous actes et jugements dont les minutes sont déposées dans la chancellerie du capitanat.

Il peut, enfin, être investi de la plénitude des attributions du capitaine du port, en cas d'empêchement prolongé de ce dernier, mais seulement en vertu d'une délégation spéciale, approuvée, pour chaque fois, par la Commission européenne.

La surveillance intérieure du port, en ce qui concerne le mouillage des bâtiments et la désignation de leurs évités, est faite par le chef-pilote, sous les ordres du capitaine de port.

La tâche des bossemans est de surveiller les opérations de chargement et de déchargement, notamment en ce qui concerne le lest, de faire la première évaluation de la quotité du chargement des bâtiments, de dénoncer les contraventions commises contre les règlements en vigueur, de recueillir les laissez-passer que les bâtiments et allèges sont tenus de présenter à la sortie du port, et de faire les rapports journaliers sur le mouvement des entrées et des sorties.

§ 4. Le bureau du capitaine du port est ouvert régulièrement du lever au coucher du soleil.

Le capitaine du port et ses employés sont tenus, toutefois, même en dehors des heures ordinaires de bureau, de prêter secours et assistance aux bâtiments qui réclameraient d'urgence leurs services.

En prévision de ces cas exceptionnels, il y a toujours un homme de garde dans le bureau du capitanat.

§ 5. Les actes de juridiction volontaire pour lesquels le capitaine du port est requis de prêter son ministère donnent ouverture à des droits de chancellerie dont le montant est réglé par le tarif annexé à la présente instruction, sous la lettre A.

Les droits sont liquidés par le capitaine de port et acquittés par la partie entre les mains du directeur de la Caisse de navigation de Soulina, qui seul peut en donner valablement l'acquit.

Il ne peut être perçu aucun droit à raison des actes que le capitaine du port dresse d'office, ni pour les actes judiciaires relatifs à la poursuite et au jugement des contraventions sur lesquelles il est appelé à prononcer en premier ressort.

#### DISPOSITIONS SPÉCIALES.

##### TITRE I. — De la police du port et de la rade de Soulina.

§ 6. Les articles 10, 17 et 23 du règlement du 19 mai 1881, prescrivent aux capitaines des bâtiments de produire leurs papiers de bord au capitanat du port, qui les transmet, s'il y a lieu, à l'autorité consulaire compétente.

Le capitaine du port n'a point à intervenir dans les rapports des capitaines avec les autorités desquelles ils relèvent.

Il est cependant de son devoir de faciliter aux agents consulaires de Soulina les moyens d'amener leurs nationaux à l'observation de leurs lois et règlements particuliers. Il convient que les papiers des bâtiments soient remis, à cet effet, directement par le capitanat du port aux consuls, lorsque ceux-ci les demandent, la dernière expédition pour le départ des bâtiments devant d'ailleurs se faire toujours à la chancellerie du capitanat.

Aux termes des articles 17 et 23, les capitaines des bâtiments sont tenus d'effectuer, en personne, la production de leurs papiers au capitanat de port; cette formalité ne peut être imposée aux capitaines des paquebots qui font des voyages périodiques, lorsqu'ils traversent le port de Soulina; il suffit, dans ce cas, que le rapport du capitaine soit déposé par l'officier chargé de présenter à l'office sanitaire la patente de santé du bâtiment.

Lorsque les capitaines sont obligés par les règlements en vigueur de laisser leurs papiers de bord déposés au bureau du capitaine de port, celui-ci leur en délivre un récépissé qui indique notamment le numéro de la dernière estampille, non annulée, apposée par la Caisse de navigation sur le rôle d'équipage.

Ce récépissé est délivré sans frais.

§ 7. Ainsi que le prescrit l'article 16, les capitaines des bâtiments qui entrent dans le port de Soulina prennent leur mouillage au point qui leur est indiqué par les pilotes.

Le port est divisé, à cet effet, en sections, dont le nombre est fixé à quatre. Les limites de ces sections sont indiquées par des poteaux numérotés.

La partie du port située le long de la rive gauche, sur toute l'étendue occupée par les établissements, ateliers et dépôts de la Commission européenne du Danube, est exclusivement réservée aux bâtiments de transport et autres corps flottants employés au service ou pour les besoins de ladite Commission.

La première section du port, située le long de la rive droite, est réservée aux bâtiments de guerre de station et aux navires à vapeur chargeant ou déchargeant dans le port, ainsi qu'aux bâtiments à voiles, mais en cas de besoin seulement, faisant ces mêmes opérations. Cette section sert également à l'établissement des débarcadères des bâtiments à vapeur; elle est divisée en évitées numérotées, de telle sorte que chaque bâtiment mouille dans l'évitée qui lui a été assignée.

La deuxième section, située le long de la rive gauche, est réservée aux navires à voiles chargés qui descendent des différents ports du Danube et qui attendent le vent favorable pour prendre la mer, ainsi qu'aux allèges chargées.

La troisième section, située le long de la rive droite, est réservée aux bâtiments à voiles et à vapeur allant à la remonte, et qui ne s'arrêtent à Soulina que le temps nécessaire pour prendre leurs expéditions, ainsi qu'aux allèges vides.

La quatrième section, située le long de la rive gauche, est réservée aux bâtiments qui, après avoir déchargé leur lest à l'endroit qui leur a été indiqué lors de leur entrée dans le port, prennent tout ou partie de leur chargement dans le port de Soulina. De même que la première, cette section est divisée en évitées numérotées, de telle sorte que chaque bâtiment mouille dans l'évitée qui lui aura été assignée.

Les radeaux et trains de bois qui arrivent dans le port de Soulina, pour y stationner avant de prendre la mer, ne peuvent descendre en aval des corps-morts spécialement établis pour leur usage près du troisième poteau milliaire. Ceux qui arrivent en destination de la ville, chargés de marchandises ou de matériaux pour l'usage local, abordent dans l'intérieur du port, aux endroits désignés à cet effet par le capitaine du port.

Les remorqueurs attachés au port de Soulina, de même que ceux qui arrivent ou stationnent dans ce port, mouillent aux endroits qui auront été spécialement indiqués à chaque propriétaire de pareils bâtiments, en tant qu'il sera possible, ou sur les points libres de la première section (rive droite) ou de la seconde section (rive gauche).

En prévision des embâcles et durant les débâcles du fleuve, le capitaine du port a le droit de placer, par exception, tous bâtiments et allèges suivant les exigences du moment, de manière à les préserver le mieux possible contre tout accident; mais la partie du quai assignée aux corps flottants de la Commission doit toujours être réservée exclusivement à sa destination spéciale.

§ 8. Par dérogation au paragraphe précédent, une partie du port est affectée au mouillage des bâtiments chargés de pétrole ou d'autres matières inflammables, ainsi que des bâtiments et allèges qui rentrent en relâche dans les cas prévus par les articles 24,

25, 102 et 103 du règlement de navigation et de police en date du 19 mai 1881.

Ces trois catégories de bâtiments sont mouillées sur la rive gauche, dans l'ordre suivant, en partant de la mer:

1. Les bâtiments chargés de pétrole, ou d'autres matières inflammables, auprès des corps-morts les plus rapprochés de l'embouchure;

2. Les bâtiments de mer rentrés en relâche;

3. Les allèges qui rentrent chargées, en tout ou en partie.

Le mouillage des allèges est limité cependant, par l'extrémité inférieure du quai construit pour les besoins des travaux, et de telle sorte que l'accès de ce quai reste toujours libre. En cas d'encombrement, il peut être assigné aux allèges un autre mouillage dans lequel elles puissent être facilement surveillées par l'officier vérificateur.

Sauf les cas prévus par le présent paragraphe, et les cas de force majeure, l'espace compris entre le phare de la digue du nord et les sections du port doit rester toujours complètement libre.

§ 9. Les bâtiments de mer qui rentrent en relâche dans le port de Soulina sont inscrits par le capitaine de port sur un registre spécial qui contient notamment:

Le nom et la nationalité du bâtiment;

Le chiffre de son tonnage et celui de son tirant d'eau;

Le nom du capitaine;

Le numéro de la dernière estampille apposée sur le rôle d'équipage par la Caisse de navigation;

La date et les motifs de la rentrée;

La date de la sortie.

Ces bâtiments ne peuvent sortir du port avant d'avoir fait la déclaration au bureau du capitaine de port, lequel, de son côté, en donne avis à la Caisse de navigation, sans aucun délai.

Sur cet avis, le directeur de la Caisse délivre un certificat constatant que les bâtiments prêts à sortir n'ont aucune nouvelle taxe à payer, lequel certificat est visé par le capitaine de port et tient lieu du laissez-passer nécessaire pour la sortie.

En ce qui concerne les allèges rentrées en relâche, elles ne sont pas tenues de se munir, pour ressortir du port, du laissez-passer prescrit par l'article 100 du règlement du 19 mai 1881.

Lorsque plusieurs allèges rentrées en relâche passent simultanément la nuit au mouillage spécial qui leur est assigné, conformément au paragraphe précédent, le directeur de la Caisse de navigation a la faculté de requérir l'apposition du sceau du capitaine de port sur les ouvertures de la cale de ces allèges.

Dans ce cas, les allèges ne peuvent sortir du port pour continuer le déchargement de leur cargaison, avant que l'intégrité des scellés n'ait été reconnue par l'officier vérificateur en présence du bosseman ou de tout autre employé du capitanat de port.

§ 10. En dehors de l'intervention qu'il a le droit d'exercer lorsqu'il en est requis, aux termes de l'article 6 du règlement du 19 mai 1881, le capitaine du port n'a point à se préoccuper du maintien de la discipline dans les équipages des bâtiments; il veille, toutefois, à ce que les matelots ne troublent point l'ordre général dans les eaux du port.

En cas d'incendie, soit à terre, dans les établissements de la Commission, soit à bord d'un bâtiment, et s'il y a danger pour les navires mouillés, le capitaine du port requiert les capitaines de ces navires d'envoyer une partie de leur équipage pour concourir aux travaux de sauvetage. Les matelots non commandés pour ce service restent consignés à leur bord pendant la durée de l'incendie.

§ 11. Les réparations qu'exige l'état d'un bâtiment ne peuvent être effectuées que dans un endroit désigné à cet effet par le capitaine du port, qui veille à ce que les travaux de réparation ne portent aucune entrave à l'exercice de la navigation.



L'autorisation formelle et préalable du capitaine du port est nécessaire à quiconque veut entreprendre la construction d'échelles, quais et autres établissements dans le fleuve et à terre près des rives.

Cette autorisation n'est accordée que si l'utilité de la construction projetée est dûment constatée, et avec l'assentiment de la Commission européenne du Danube, laquelle pose les conditions jugées nécessaires dans l'intérêt public, et auxquelles la partie est tenue de se conformer.

Le capitaine du port veille à ce qu'il ne soit entrepris aucuns travaux sans autorisation, et il s'oppose à la continuation de ceux qui seraient indûment commencés.

La largeur des quais, sur les deux rives du bras de Soulina est fixée, pour toute l'étendue du port, à 19 archines de Turquie, soit 47 pieds anglais ou 14 mètres 40 centimètres. Cette largeur est prise à partir de la palissade de revêtement ou du tracé de ce revêtement tel qu'il a été adopté par la Commission européenne.

Le capitaine du port veille à ce qu'il ne soit fait aucun empiètement sur l'alignement ainsi fixé, par de nouvelles bâtisses ou clôtures, et en cas de doute sur le tracé de cet alignement, il s'adresse au chef du service technique de la Commission.

Le lest mis à terre dans le port de Soulina appartient aux autorités du port, qui en font emploi dans l'intérêt général, à moins que l'ingénieur préposé au service technique de l'embouchure ne demande qu'il soit mis à sa disposition pour les besoins de ses travaux.

Le lest flottant peut être vendu. Dans ce cas, il est considéré comme cargaison, et l'acheteur en dispose librement.

§ 12. Nul ne peut entreprendre, ainsi que le porte l'article 28 du règlement, de retirer sans l'autorisation du capitaine du port, les ancres, chaînes et autres objets abandonnés, soit dans le port, soit sur la rade.

Cette autorisation est accordée aux ayants-droit après l'accomplissement des formalités ci-après:

Le capitaine d'un bâtiment qui a été obligé, par suite de mauvais temps ou par tout autre cas de force majeure, d'abandonner des ancres, chaînes, etc., peut charger un agent muni de sa procuration écrite, de reprendre les objets abandonnés, dont il indique le poids ou les dimensions approximatives et les signes qui peuvent aider à les faire reconnaître.

Sur la déclaration de cet agent, le capitaine du port délivre, sans frais, une autorisation écrite de retirer les objets abandonnés, en indiquant, dans cette autorisation, les poids, dimensions et signes distinctifs des dits objets.

Les objets récupérés sont présentés à un employé que le capitaine du port désigne à cet effet une fois pour toutes, et qui vérifie leur identité avec ceux à raison desquels l'autorisation a été donnée.

Si l'identité est constatée, les objets récupérés sont laissés en la possession de l'agent des ayants-droit, lequel est tenu d'en donner un récépissé par écrit au capitaine du port.

Dans le cas contraire, les objets recouverts sont retenus par le capitaine du port qui en donne reçu à celui qui les a retirés, avec une rétribution de trente pour cent de la valeur desdits objets, pour indemnité des frais de sauvetage. Les ayants-droit à la propriété des objets recouverts sont alors mis en demeure, par une publication faite à Soulina, de les retirer contre le remboursement des frais de sauvetage, dans l'année de la publication.

Si aucun ayant-droit ne se présente avant l'expiration de ce délai, les objets recouverts sont vendus aux enchères, et le produit de la vente est versé dans la Caisse du capitaneat, après déduction des frais de sauvetage.

L'employé chargé de surveiller les travaux de sauvetage est tenu de se transporter en rade chaque fois que sa présence y est nécessaire, qu'il s'agisse de remettre les objets recouverts au bâti-

ment auquel ils appartiennent, ou de les employer au sauvetage du bâtiment après naufrage.

§ 13. Le capitaine du port est tenu de porter les plus prompts secours aux bâtiments en danger. En cas d'échouement et de naufrage, il est chargé de pourvoir aux premiers besoins des équipages, dont il requiert, à cet effet, l'admission dans l'hôpital de la marine de Soulina, conformément à l'article 6 du règlement en date du 23 avril 1869, sur le service de cet établissement.

En ce qui concerne le sauvetage du navire et de la cargaison, l'intervention du capitaine du port s'exerce dans les limites déterminées ci-après:

Il est spécialement chargé de faire dresser un procès-verbal circonstancié du sinistre et de faire les actes conservatoires nécessaires pour sauvegarder les intérêts des ayants-droit en leur absence; il est autorisé, en conséquence, à faire vendre par voie d'enchère, à défaut d'une autorité consulaire compétente, les marchandises avariées dont la conservation serait reconnue impossible; quant aux appareils et autres objets recueillis, il les fait mettre sous bonne garde après en avoir dressé un inventaire détaillé.

Après avoir dirigé ces premières opérations, le capitaine du port remet tous les actes dressés par lui à la plus proche autorité consulaire ou autre compétente, à laquelle il remet l'administration du sauvetage, en lui laissant le soin d'arrêter la liquidation définitive.

Si le capitaine du port juge que la position d'un bâtiment naufragé constitue un danger ou une entrave pour la navigation, il en informe, sans aucun délai, la Commission européenne et le chef du service technique de Soulina, et il exerce, à l'égard des travaux de sauvetage, des attributions identiques à celles qui sont conférées à l'inspecteur de la navigation par les articles 69, 70 et 71 du règlement du 19 mai 1881, en ce qui concerne les naufrages survenus dans le cours du fleuve.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que tous travaux à exécuter d'office dans l'intérêt de la navigation, pour l'enlèvement ou la destruction de bâtiments naufragés ou de leurs débris, sont effectués par les agents techniques de la Commission européenne.

Les dispositions faisant l'objet du présent paragraphe sont spécialement applicables aux cas de naufrage, d'échouement ou d'avarie, prévus par l'article 29 du règlement du 19 mai 1881, c'est-à-dire à ceux qui surviennent dans le port ou sur la rade de Soulina. Le capitaine du port est tenu, d'ailleurs, aussitôt qu'il est informé de l'accident, d'en donner avis au consul du pavillon, si celui-ci réside à Soulina, tout en conservant la direction et la responsabilité des mesures de sauvetage.

Lorsque le naufrage ou échouement a lieu en dehors des eaux du port ou de la rade de Soulina, le capitaine du port a les mêmes devoirs et exerce les mêmes attributions que ceux qui viennent d'être précisés, sauf toutefois le cas où le consul du pavillon déclare prendre sous sa propre responsabilité les opérations de sauvetage, dès leur début. Le capitaine de port est tenu, dans ce cas, de prêter toute son assistance au consul, lequel demeure engagé pour la restitution du matériel mis à sa disposition et appartenant à l'Administration du port.

Dans tous les cas de naufrage, d'échouement ou d'avarie importante, le capitaine du port adresse à la Commission européenne, dans le plus court délai possible, un rapport détaillé sur les causes et les circonstances de l'accident. En cas de naufrage, il avertit immédiatement la Commission par voie télégraphique.

Dans les cas où les moyens de sauvetage, dont le capitaine du port est muni, ne suffiraient pas à rendre l'assistance nécessaire à un bâtiment, il s'adresse par écrit à l'ingénieur de la Commission, qui met à sa disposition, dans les limites des exigences du service technique, les moyens nécessaires pour les opérations de sauvetage.

Si les mesures à prendre sont de nature à exiger des opérations purement techniques, notamment des travaux sous-marins, etc., le capitaine de port a recours à l'assistance de l'ingénieur et dès lors ces deux agents sont tenus d'agir de concert et en parfaite entente.

#### TITRE II. — De la police du fleuve.

§ 14. La surveillance de la police fluviale étant réservée à l'inspecteur de la navigation, le capitaine du port de Soulina n'a point à y intervenir, en règle générale.

Il peut arriver cependant que, dans certains cas, le capitaine du port ait compétence pour juger et punir des contraventions commises pendant la navigation du fleuve, mais qui ne seraient constatées que dans le port de Soulina.

Ces cas sont les suivants:

Si un train de bois arrive dans le port avec un tirant d'eau plus considérable que celui qui est prescrit par l'article 60 du règlement du 19 mai 1881;

Le cas où un radeau arrive dans le port en contravention à l'une des dispositions des articles 61 et 62 dudit règlement;

Le cas où un bâtiment à vapeur entre dans le port en descendant le fleuve, avec un ou plusieurs bâtiments remorqués en contravention aux deux derniers alinéas de l'article 43 du même règlement;

Enfin, le cas où les bâtiments à voiles ou à vapeur arriveraient dans le port pendant la nuit, sans porter les feux prescrits par l'article 52 dudit règlement.

Il importe, toutefois, qu'avant de prononcer l'application des pénalités encourues à raison de ces contraventions, le capitaine du port s'assure qu'il n'y a point eu de jugement émané de l'inspecteur, ou tout au moins, qu'il n'a été reçu à Soulina, soit à la Caisse de navigation, soit au capitanaat du port, aucune notification d'un pareil jugement, au moment où le bâtiment contrevenant se présente pour prendre son expédition de sortie.

L'attention du capitaine du port est, en outre, spécialement appelée sur l'observation des articles 73 et 74 du règlement sus-énoncé. Le certificat constatant le tirant d'eau des bâtiments qui partent de Soulina sur lest pour remonter le fleuve, doit être détaché d'un registre à souche; il est réligé sur la base de la déclaration faite par le pilote qui a dirigé le bâtiment à l'entrée du port.

#### TITRE III. — Du pilotage à l'embouchure.

§ 15. Le corps des pilotes chargés de diriger les bâtiments à l'embouchure de Soulina se compose:

1. D'un chef-pilote;
2. D'un sous-chef;
3. De douze pilotes titulaires;
4. D'un nombre indéterminé de pilotes auxiliaires, qui ne sont employés qu'en cas d'insuffisance du nombre des pilotes titulaires.

Les chef et sous-chef pilotes et les pilotes titulaires n'ont point de traitement fixe; ils sont rétribués au moyen de la répartition qui se fait entre eux d'une partie du produit des taxes de pilotage perçues à l'embouchure de Soulina par la Caisse de navigation, et dont le montant est compris dans les droits de navigation établis par la Commission européenne conformément au traité de Paris.

Les taxes afférentes au pilotage sont les suivantes:

1. Dix-neuf centimes par tonneau de jauge imposable, à prendre sur les droits de navigation payés à la sortie du fleuve, par les bâtiments à voiles et les bateaux à vapeur de commerce non périodiques, jaugeant plus de trente tonneaux et portant plus du tiers de leur charge;

2. La même quotité, sur les droits acquittés par ces deux catégories de bâtiments, s'ils entrent dans le Danube avec plus et en ressortent avec moins du tiers de leur charge;

3. Dix francs par bâtiment, à prendre sur le droit fixe de cent francs acquitté par les bâtiments qui restent mouillés en rade de Soulina;

4. Enfin, dix-neuf centimes par tonneau de jauge imposable, à prendre sur la taxe acquittée par les bâtiments de plus de cent tonneaux qui entrent dans le port de Soulina et en ressortent avec moins du tiers de leur charge, et par les bâtiments de mer qui font exceptionnellement service d'allèges.

A l'expiration de chaque mois, le directeur de la Caisse de navigation de Soulina calcule le total du produit des taxes de pilotage perçues pour le service de l'embouchure pendant les mois écoulés.

Ce produit est divisé en soixante-sept parts égales qui sont attribuées:

Quatre, au chef-pilote;

Trois, au sous-chef;

Deux, à chacun des douze pilotes titulaires;

Et le surplus, soit trente-six soixante-septièmes, à un fonds spécial intitulé: *Fonds du pilotage à Soulina*.

Les pilotes auxiliaires sont rétribués à raison de huit francs par bâtiment piloté, à l'entrée ou à la sortie du port.

Les parts des pilotes titulaires qui par suite de congé temporaire ou par tout autre motif auraient perdu, en tout ou en partie, leur droit à la répartition des taxes de pilotage, sont acquises au fonds du pilotage, à moins que le pilote titulaire n'ait été remplacé par l'un des pilotes auxiliaires, auquel cas ce dernier reçoit la part de celui qu'il remplace, au prorata du temps couru.

Le paiement des sommes revenant aux pilotes titulaires est effectué en leurs mains par le directeur de la Caisse de navigation, sur une quittance collective signée par le chef-pilote, par le sous-chef, par l'un des pilotes titulaires, à tour de rôle, et légalisée par le capitaine de port.

Le salaire des pilotes auxiliaires est également payé aux ayants-droit par le directeur de la Caisse de navigation, sur la présentation d'un certificat signé par le chef-pilote, visé par le capitaine de port, et constatant le nombre de bâtiments pilotés par chaque pilote auxiliaires. A l'appui de ce certificat, le pilote auxiliaire est encore tenu de produire le billet d'embarquement qui lui est délivré, pour chaque opération, par le chef-pilote, conformément au paragraphe 21 ci-après.

§ 16. Le fonds du pilotage est alimenté, mois par mois, par le versement qui est opéré dans ce fonds des trente-six soixante-septièmes du produit brut des taxes de pilotage prélevées, avec les droits de navigation, conformément au paragraphe 15 ci-dessus.

Par contre, ce fonds doit pourvoir aux dépenses ci-après énumérées:

1. Toutes les dépenses faites pour le service des embarcations à vapeur employées au pilotage et à la police du port, telles que salaire des mécaniciens, chauffeurs et matelots de ces embarcations, prix du charbon, de l'huile et des autres fournitures consommées par leurs moteurs;

2. Les frais d'entretien et de réparation de ces embarcations et de leurs appareils, y compris le renouvellement des chaudières et le prix de toutes pièces de rechange;

3. Le salaire des pilotes auxiliaires, lorsqu'ils sont employés;

4. Enfin, les secours et indemnités pouvant être alloués aux pilotes ou à leurs familles, en cas d'accident ou de maladie, conformément au règlement de retraite.

La comptabilité du fonds du pilotage est tenue par le directeur de la Caisse de navigation de Soulina, lequel conserve entre ses mains les sommes appartenant à ce fonds, dont il adresse chaque mois à la Commission européenne un compte détaillé, avec les pièces justificatives des dépenses à l'appui.

Les dépenses relatives au service, à l'entretien et aux réparations des embarcations à vapeur sont ordonnées, soit par la Commission elle-même, soit par le chef de son service technique; les secours et indemnités aux pilotes ou à leurs familles ne peuvent être payés que sur ordonnance spéciale et nominative émanée de la Commission européenne.

La Commission détermine, dans l'intérêt du service du pilotage et des pilotes, l'emploi des excédants de recette que le fonds du pilotage peut présenter.

§ 17. Le chef-pilote et le sous-chef et les pilotes titulaires sont nommés par la Commission européenne, le capitaine du port entendu.

La direction du corps des pilotes appartient au capitaine du port, il juge et punit les infractions commises par les pilotes pendant le service; il maintient l'ordre et la discipline parmi eux, et prononce sur les différends qui peuvent survenir, soit entre les pilotes, soit entre ceux-ci et leurs chefs.

Le chef-pilote est chargé, sous la direction générale du capitaine du port, de régler spécialement le service et de surveiller le sous-chef et les pilotes, tant dans l'exercice de leurs fonctions que dans leur conduite privée.

Le sous-chef dirige, sous les ordres du chef-pilote, le détail du service dans la passe, notamment à l'arrivée des bâtiments qui viennent de la mer; il remplace le chef-pilote en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier.

Les pilotes titulaires sont chargés du service ordinaire du pilotage dans la passe de l'embouchure de Souline. Les pilotes auxiliaires sont appelés à diriger les bâtiments en cas d'insuffisance des pilotes titulaires.

§ 18. Tout aspirant à la place de chef-pilote, de sous-chef ou de pilote titulaire, est tenu de justifier :

Qu'il est âgé de plus de 24 ans et de moins de 40 ans; cette limite d'âge ne s'applique toutefois qu'aux pilotes titulaires;

Qu'il est domicilié, ou qu'il a l'intention d'établir son domicile à Souline;

Qu'il a servi pendant quatre ans, aux moins, à bord d'un bâtiment de mer;

Et qu'il possède les connaissances nécessaires pour l'exercice de la profession du pilote.

Les aspirants subissent, à cet effet, un examen spécial devant une Commission composée :

Du capitaine du port de Souline;

De deux capitaines de commerce;

Du chef-pilote, ou, en son absence, du sous-chef;

Et de deux pilotes titulaires.

Cette Commission est présidée par le capitaine du port, dans les bureaux duquel elle tient ses séances.

Les aspirants sont examinés notamment sur la connaissance de la boussole, sur la pratique de la manœuvre des bâtiments à voiles et des bâtiments à vapeur, sur le maniement du gouvernail, sur le calcul du tirant d'eau des bâtiments, sur les manœuvres du mouillage et de l'appareillage, sur la connaissance des conditions locales de l'embouchure de Souline et des parties avoisinantes de la mer, sur les mesures à prendre en cas de danger d'échouement, d'abordage ou de naufrage, sur le sauvetage des bâtiments naufragés.

Les résultats de chaque examen sont consignés dans un procès-verbal signé par les membres de la Commission. Ce procès-verbal, accompagné de l'avis motivé du capitaine du port et des observations du chef-pilote, est soumis par le capitaine du port à la Commission européenne, laquelle prononce sur l'admission des aspirants dans le corps des pilotes de l'embouchure.

Les pilotes titulaires sont choisis d'abord, et après eux les pi-

lotes auxiliaires, parmi les aspirants qui ont subi avec le plus de succès l'épreuve de l'examen.

Les pilotes auxiliaires sont choisis de préférence, lorsqu'ils le demandent, et par rang d'ancienneté, pourvu qu'ils soient âgés de moins de 40 ans, pour remplir les places de pilote titulaire devenues vacantes.

Tout membre du corps des pilotes reçoit un brevet constatant sa qualité; ce brevet est rédigé d'après le modèle joint aux présentes instructions. (Annexe B).

Il est tenu, en outre, au capitaine du port, un registre matricule dans lequel sont inscrits, sous une seule série de numéros d'ordre, les noms et prénoms de tous les pilotes, leur âge et la date de leur nomination.

§ 19. Le matériel du service des pilotes de l'embouchure comprend :

1. Trois embarcations à vapeur, dont deux sont spécialement affectées au service de la rade et de l'embouchure, et une à la surveillance intérieure du port;

2. Un canot de sauvetage pour les secours à porter en cas de naufrage;

3. Une provision suffisante de câbles destinés au même but.

Ce matériel est fourni par la Commission européenne, mais son entretien est à la charge du fonds du pilotage ainsi qu'il est dit au § 16 ci-dessus.

Les embarcations des pilotes et leur personnel sont placés sous les ordres du capitaine du port. Le chef-pilote est spécialement chargé de veiller à la conservation et à l'entretien de leurs agrès, ainsi que du matériel du pilotage et du sauvetage en général, dont il est personnellement responsable, et dont il est dressé chaque année un inventaire détaillé. Le machiniste de chaque embarcation à vapeur est responsable de la bonne tenue et de la conservation des appareils moteurs et de tous leurs accessoires, ainsi que du charbon consommé et des autres fournitures.

Pendant le service, les embarcations des pilotes portent le pavillon désigné sous le n° I, au tableau joint aux présentes instructions. (Annexe C).

Les deux embarcations à vapeur destinées au service de la passe peuvent également être employées dans l'intérêt des travaux en cours d'exécution à l'embouchure, en tant que cela est possible sans compromettre le service du pilotage et ainsi qu'il est dit au paragraphe 45 ci-après. Le capitaine du port s'entend à cet effet avec le chef du service technique.

Au surplus, le service des embarcations à vapeur du pilotage est réglé dans ses détails par une instruction spéciale émanée de la Commission européenne, en date du 16 avril 1870, et qui peut être modifiée suivant les besoins.

§ 20. Le chef-pilote ou le sous-chef, assisté d'un nombre suffisant de pilotes titulaires commandés à tour de rôle pour ce service, constate, chaque matin la profondeur du canal dans la passe; les sondages s'effectuent au moyen d'une perche graduée en pieds anglais.

Le résultat en est immédiatement communiqué au capitaine du port, qui fait connaître, sans délai, la profondeur de la passe au directeur de la Caisse de navigation. Lorsque la profondeur varie, tout changement est signalé par le capitaine du port à la Commission européenne, dans le plus court délai possible, et en règle, par voie télégraphique. Ces indications sont également transmises par le capitaine de port à l'inspecteur de la navigation à Toulon.

La profondeur de la passe est affichée, en outre, au haut de la tour du phare, en chiffres d'une dimension suffisante, pour pouvoir être lus de la rade.

§ 21. Les pilotes se réunissent chaque matin, à l'heure fixée par le capitaine du port, dans le bureau du chef-pilote, pour re-

cevoir ses ordres et prendre connaissance de la profondeur de la passe.

Ils sont tenus d'entretenir constamment sur la tour du phare de la rive droite une vigie qui annonce, à l'aide des signaux indiqués dans le tableau joint aux présentes instructions (Annexe C), l'arrivée des bâtiments venant de la mer ou descendant le fleuve. Cette vigie observe, en même temps, les mouvements des navires, et en cas de besoin elle avertit immédiatement le chef-pilote ou le capitaine de port.

Lorsque, par suite d'une grande affluence de bâtiments, le nombre des pilotes titulaires est insuffisant, le chef-pilote, après en avoir informé le capitaine du port, requiert le nombre nécessaire de pilotes auxiliaires. Chaque fois qu'un de ces derniers est désigné pour piloter un bâtiment, il lui est délivré par le chef-pilote un billet d'embarquement indiquant le nom et le numéro matricule du pilote auxiliaire, ainsi que le nom du bâtiment piloté. Ce billet d'embarquement est daté et signé par le chef-pilote.

§ 22. Aussitôt qu'un pilote est rendu à bord d'un navire qu'il est chargé de diriger à son entrée dans le fleuve, il justifie de sa qualité au capitaine, si celui-ci l'en requiert, par la présentation de son brevet.

Ainsi que le prescrit l'article 80 du règlement du 19 mai 1881, le pilote fait connaître au capitaine la profondeur de la passe d'après le dernier sondage et le capitaine, de son côté, lui déclare le tirant d'eau de son navire. Afin d'éviter toute contestation à cet égard, le pilote présente au capitaine un billet d'immersion imprimé qui, après avoir été rempli et signé par le capitaine, est rendu au pilote.

Le pilote est tenu également d'informer le capitaine du bâtiment qu'il est chargé de diriger à son entrée, que sur le Bas-Danube, l'exercice de la navigation est régi par des dispositions faisant loi pour tous les pavillons, et que le texte des règlements en vigueur se trouve en vente au bureau de la Caisse de navigation. Il remet d'ailleurs au capitaine, pour s'acquitter de cette obligation, un extrait imprimé en différentes langues des principales dispositions en vigueur, duquel extrait le nombre d'exemplaires nécessaires est remis à chaque pilote par le chef-pilote.

Si pour s'alléger, un navire est contraint de jeter tout ou partie de son lest, le pilote veille à ce que ce déchargement ne soit pas effectué contrairement aux dispositions de l'article 73 du règlement du 19 mai 1881.

En cas de contravention à ces dispositions, le pilote est tenu de faire immédiatement son rapport au chef-pilote, lequel informe, de son côté, le capitaine du port.

Le pilote chargé de diriger un navire à la sortie, est tenu de s'embarquer avant que le bâtiment ne quitte son mouillage.

§ 23. Le pilote qui a conduit un bâtiment, à l'entrée ou à la sortie, est en droit de le faire constater par le capitaine, au moyen d'un certificat écrit délivré par ce dernier. Ce certificat doit être contresigné, le jour même de sa délivrance, par le chef-pilote, et présenté au capitaine du port.

Si un capitaine a des motifs de plainte contre le pilote qui a dirigé son bâtiment, il se pourvoit directement devant le capitaine du port. Ces plaintes sont transcrites sur un registre spécial tenu à cet effet par le secrétaire du corps des pilotes, et elles sont signées par le capitaine qui les a formulées.

Le chef-pilote examine les faits imputés au pilote et procède suivant les circonstances.

Le pilote qui a dirigé un bâtiment sous la passe, est tenu d'ailleurs d'en faire, le jour même, son rapport verbal au chef-pilote ou au sous-chef, et de lui signaler exactement les accidents qu'il a pu éprouver, les variations qu'il aurait constatées dans la direction et dans la profondeur du chenal, dans la configuration

des bas-fonds, ainsi que les nouveaux obstacles pouvant provenir de bâtiments naufragés ou de leurs débris, ancrés ou autres objets abandonnés, et, en général, toutes les circonstances pouvant intéresser la navigation.

§ 24. Lorsqu'un navire est obligé de traverser l'embouchure pendant une tempête ou par une mer très-grosse, et s'il n'est pas possible à l'embarcation des pilotes de l'aborder, le chef-pilote ou le sous-chef se tient aussi près que possible de la passe, pour guider le navire à l'aide de leurs signaux. Ils doivent être munis à cet effet, d'une perche portant un signal à son extrémité, et qui est tenue verticalement si le navire suit la bonne direction, tandis que dans le cas contraire, elle est inclinée du côté vers lequel le bâtiment doit diriger sa course.

Un pavillon bleu doit être arboré sur la tour du phare lorsque l'état de la mer ne permet pas aux embarcations des pilotes de se rendre sur la rade.

§ 25. Lorsqu'un bâtiment se trouve en danger de naufrage ou d'échouement, soit en rade, soit dans la passe, soit dans l'intérieur du port, tous les pilotes titulaires et auxiliaires, ainsi que leurs chefs, sont tenus de se réunir pour lui porter secours, aussitôt que le signal prescrit (Annexe C) a été donné de la tour du phare. Ils se rassemblent, à cet effet, au bureau du chef-pilote qui prend, sous la surveillance du capitaine du port, la direction des mesures de sauvetage.

En cas d'échouement, le chef-pilote ou le sous-chef, se rend à bord du navire échoué, avec les embarcations et le nombre de pilotes nécessaires, afin de le remettre à flot, s'il est possible.

S'il y a un naufrage, les pilotes sont tenus également de prêter aide et assistance, et ils s'efforcent avant tout de sauver l'équipage et les passagers.

Le concours des pilotes pour le sauvetage est entièrement gratuit, à moins que le capitaine du bâtiment se soit abstenu, sans motif suffisant, de demander un pilote, ou ait refusé de le recevoir à son bord, ou qu'il ait fait une fausse déclaration au sujet du tirant d'eau de son navire.

§ 26. Le capitaine du port de Soulina, prononce en premier ressort l'application des pénalités encourues par les pilotes à raison des contraventions commises par eux contre les dispositions dudit règlement. L'article 136 du règlement de navigation et de police du 19 mai 1881, lui confère également le pouvoir de les condamner à une amende dont le maximum est fixé à trois cents francs, pour toute contravention à raison de laquelle il n'est pas édicté de pénalité spéciale.

En faisant usage de ce pouvoir, le capitaine du port se renferme dans les limites indiquées ci-après :

Si le pilote désigné pour piloter un bâtiment tarde à se rendre à bord, il est passible d'une amende de cinquante à cent francs ; si le retard provient du chef-pilote ou du sous-chef, et que le pilote désigné n'ait point été averti en temps utile, le chef-pilote ou le sous-chef sera puni de la même peine.

Tout pilote qui étant en état d'ivresse, entreprend de piloter un bâtiment, est passible d'une amende de cent francs au moins et de trois cents francs au plus.

Tout pilote titulaire qui s'éloigne de Soulina sans avoir obtenu un congé par écrit du capitaine du port, est passible d'une amende de dix francs par jour d'absence.

(Continua)

CAMERANO NATALE, *Gerente*.

ROMA — Tipografia EREDI BOTTA.



Toute autre contravention non expressément prévue par le règlement du 19 mai 1881 ou par les présentes instructions peut être punie d'une amende de vingt à cinquante francs, si elle a été commise par le chef-pilote ou par le sous-chef, et d'une amende de dix à trente francs, si elle a été commise par un pilote.

Les amendes encourues par les pilotes peuvent être converties par le capitaine du port en une suspension d'emploi, à raison de trois jours de suspension pour dix francs d'amende. Le pilote suspendu de ses fonctions perd tout droit pendant la durée de la suspension, à la répartition du produit des taxes de pilotage.

§ 27. Indépendamment du cas prévu par l'art. 92 du règlement du 19 mai 1881, le capitaine du port peut proposer à la Commission la destitution des pilotes, dans les cas suivants, savoir :

Contre toute pilote qui se sera enivré à bord du bâtiment dont la direction lui est confiée ;

Contre tout pilote qui aura exigé ou accepté de la part d'un capitaine une rémunération en sus de la taxe de pilotage acquittée par celui-ci, s'il y a eu récidive ;

Contre tout pilote qui aura participé à une entreprise d'allège, contrairement aux dispositions de l'art. 9 du règlement du 19 mai 1881 ; il est bien entendu, d'ailleurs, que la faculté accordée aux pilotes d'entreprendre à forfait d'alléger un bâtiment pour toute la durée du voyage, ne peut être applicable à la seule traversée de l'embouchure de Soulina ;

Contre tout pilote qui se sera absenté de Soulina, sans avoir obtenu un congé écrit du capitaine du port, lorsque les jours d'absence se seront élevés à plus de quinze pendant la durée d'un mois. Dans tous les cas ci-dessus, le capitaine du port suspend de ses fonctions le pilote délinquant jusqu'à ce que la Commission ait statué sur la proposition de destitution.

Il ne peut pas être accordé de congé à plus de quatre pilotes titulaires simultanément, et tout congé dépassant un mois de durée doit être soumis à l'approbation préalable de la Commission européenne.

Toute condamnation pécuniaire doit être prononcée par jugement motivé, sauf l'appel devant la Commission européenne.

§ 28. Le service du pilotage fluvial rentre exclusivement dans les attributions de l'inspecteur de la navigation et le capitaine du port de Soulina n'a point, en général, à y intervenir.

Si le capitaine d'un bâtiment remontant le fleuve s'adresse au capitaine du port pour qu'il lui soit désigné un pilote, ce pilote doit être pris parmi ceux du service fluvial, et le capitaine du port requiert le sous-chef de ce service, résidant à Soulina, de désigner le pilote.

Les pilotes de l'embouchure ne peuvent être choisis à cet effet.

Le sous-chef du pilotage fluvial est tenu pareillement d'obtempérer à toute réquisition du capitaine du port en ce qui concerne le service que les pilotes du fleuve peuvent se trouver dans le cas de remplir dans l'intérieur du port, et notamment pour tous renseignements et déclarations qui seraient nécessaires relativement au voyage des bâtiments pilotés à la descente.

Le capitaine du port, de son côté, prête assistance au sous-chef du pilotage fluvial pour lui faciliter l'accomplissement de son service.

Si un bâtiment descendant le Danube arrive à Soulina sans avoir à bord un pilote immatriculé du service fluvial, et si la contravention ainsi commise contre la disposition du deuxième alinéa de l'article 85 du règlement du 19 mai 1881 n'a pas été l'objet d'une condamnation prononcée par l'inspecteur et notifiée, soit au capitaine du port, soit à la Caisse de navigation, le capitaine du port de Soulina est compétent, attendu l'urgence, pour appliquer la pénalité édictée par l'article 133 du règlement sus-énoncé.

#### TITRE IV. — Du service des phares.

§ 29. Le capitaine du port est chargé de surveiller le service des phares des embouchures du Danube et de l'île des Serpents.

Le personnel de ces phares, nommé par la Commission, est placé sous la surveillance disciplinaire du capitaine de port ; la surveillance technique des phares appartient à l'ingénieur de la Commission européenne.

Le capitaine du port inspecte, une fois au moins par mois, les phares de l'île des Serpents et de St-Georges, soit en personne, soit par l'organe d'un agent. Il s'entend avec l'ingénieur pour tout ce qui serait exigé par les besoins de ce service.

#### TITRE V. — Du service des allèges.

§ 30. Le service des allèges est placé sous la direction de l'inspecteur de la navigation résidant à Toulitcha, et le capitaine du port de Soulina est simplement chargé de la surveillance spéciale des opérations d'allège qui s'accomplissent dans ledit port ou sur la rade. En conséquence, si la cargaison mise à bord d'une allège sur un point quelconque du fleuve, doit être remise au bâtiment allégé dans le port ou en rade de Soulina, cette opération tombe sous la surveillance du capitaine de port aussitôt que l'allège y est arrivée.

Dans le cas où une opération de cette nature est entreprise par un bâtiment employé exceptionnellement comme allège, les papiers de bord déposés en exécution du premier alinéa de l'article 95 du règlement du 19 mai 1881, ci-dessus énoncé, entre les mains de l'inspecteur de la navigation, sont transmis par ce dernier directement et sans délai, au capitaine du port de Soulina.

§ 31. Les opérations d'allège effectuées à l'embouchure du fleuve rentrant ainsi qu'il a été dit au paragraphe précédent, sous la surveillance spéciale du capitaine du port de Soulina, si des particuliers ou des Compagnies ont l'intention d'établir dans ledit port un service d'allèges au moyen de transports à vapeur, ils sont tenus d'en donner un avis préalable au capitaine du port, en déposant un état détaillé des bâtiments destinés à ce service, indiquant l'espèce, les noms ou numéros desdits bâtiments et leur capacité en tonnes de registre. Le capitaine de port transcrit cet état sur un registre séparé, et délivre une simple autorisation d'exercer le service d'allège avec les bâtiments qui s'y trouvent mentionnés, sans qu'il soit besoin de procéder à l'examen dont il est parlé à l'article 94 du règlement du 19 mai 1881, ni à l'inscription des dits bâtiments sur le registre matricule des allèges tenu par l'inspecteur de la navigation.

Le capitaine de port transmet toutefois à l'inspecteur un état des bâtiments admis à servir d'allège en vertu du présent paragraphe, au fur et à mesure des autorisations accordées.

Si le service d'allège est exercé par une Compagnie régulièrement constituée, l'autorisation peut lui être délivrée sans qu'elle soit astreinte à fournir caution.

Les Compagnies dont le siège n'est pas établi à Soulina, et les propriétaires des allèges à vapeur qui ne dirigent pas en personne le service, doivent être représentés à Soulina par un agent dont ils indiquent le nom au capitaine du port et qui est responsable vis-à-vis de ce dernier et vis-à-vis des capitaines marchands.

§ 32. Le laissez-passer prescrit par l'article 100 du règlement du 19 mai 1881, n'est délivré qu'après le paiement des droits dus en vertu du tarif des droits de navigation en vigueur, et après l'accomplissement des formalités suivantes.

Le capitaine du bâtiment allégé ainsi que le conducteur de l'allège se rendent ensemble au capitaine du port et déclarent :

Le nom du bâtiment allégé, sa nationalité et le nom de son capitaine ;

Le numéro matricule de l'allège, sa capacité et le nom de son patron ;



La nature et la quantité des marchandises déchargées, et à défaut d'une quantité déterminée, les clauses spéciales du contrat d'allège;

Le prix convenu pour le nolis, si l'une ou l'autre des parties demande qu'il en soit fait mention.

Ces déclarations sont transcrites sur un registre à ce destiné et signées par les parties intéressées.

Il est également tenu au capitanat du port un registre sur lequel sont inscrits les bâtiments qui doivent recevoir en rade la totalité de leur chargement; lorsque les allèges destinées à ces bâtiments se présentent au capitanat pour obtenir le laissez-passer de sortie, l'indication de leur nom ou numéro et celle de leur tonnage sont portées en regard du nom du bâtiment dont elles transportent la cargaison. Ces indications sont données par écrit, soit par le chargeur, soit par son représentant à Soulina.

§ 33. Si une allège est appelée vide sur la rade, soit pour recevoir des marchandises d'un navire qui n'entre pas dans le fleuve, soit pour alléger un bâtiment entrant de la totalité ou d'une partie de sa cargaison, le capitaine du navire mouillé en rade et le conducteur de l'allège se rendent au capitanat du port et y font la déclaration prescrite par le paragraphe précédent. Après l'accomplissement de cette formalité et le paiement effectué à la Caisse de navigation de la taxe due par l'allège, en vertu du tarif en vigueur, le capitaine du port délivre le laissez-passer à l'allège qui rejoint sur la rade le bâtiment à alléger, et sauf le cas de force majeure, elle ne peut le quitter, s'il doit entrer lui-même dans le port, avant de lui avoir rendu la totalité de sa cargaison.

§ 34. Pour l'exécution des articles 107 et 108 du règlement du 19 mai 1881, relatifs aux cas de force majeure, le capitaine du port se conforme aux dispositions ci-après:

Si après avoir franchi la passe une allège est forcée par le mauvais temps de rentrer dans le port sans avoir pu remettre sa cargaison au bâtiment auquel elle est destinée, le patron de l'allège est tenu de se présenter immédiatement au capitanat du port pour y faire sa déclaration, et il prend le mouillage qui lui est spécialement assigné. Si le bâtiment allégé reste en rade, le patron de l'allège est tenu de le rejoindre et de lui remettre son chargement aussitôt que l'état de la mer le permet, et il n'a droit, dans ce cas, à aucune augmentation de nolis, quel que soit le temps pendant lequel il a conservé à bord la cargaison du navire allégé.

Le patron d'allège est tenu d'agir de même dans le cas où le bâtiment allégé est obligé par le mauvais temps de quitter la rade de Soulina avant d'avoir repris la totalité de la cargaison mise à bord de l'allège. Aussitôt après la déclaration faite dans ce cas par le patron d'allège, après sa rentrée dans le port, le capitaine du port ordonne les publications et toutes autres mesures nécessaires pour mettre les ayants-droit en demeure de se présenter, et pour sauvegarder les intérêts du bâtiment allégé et ceux de l'allège.

Si après l'expiration du délai de six jours fixé par l'article 108 le patron de l'allège a obtenu l'autorisation de décharger sa cargaison à terre, et si le capitaine du bâtiment allégé a effectué, avant son départ, le dépôt du nolis convenu, ce nolis est versé au patron de l'allège. S'il n'y a pas eu dépôt du nolis, le patron d'allège peut requérir, par le ministère du capitaine du port, la vente de la cargaison débarquée jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû.

Aussitôt que le paiement du nolis est assuré, la cargaison est délivrée aux ayants-droit, lesquels, à défaut d'autres preuves, sont admis à justifier de leur titre par une attestation écrite émanée de l'autorité consulaire compétente; il est entendu d'ailleurs, qu'avant d'obtenir la délivrance de la cargaison ils sont tenus de rembourser les frais faits pour sa conservation.

Si dans le délai d'un mois, à partir de la publication faite par

le capitaine du port, aucun ayant-droit ne réclame la délivrance de la cargaison, elle est vendue aux enchères, et le produit de la vente est versé, à titre de dépôt, dans la Caisse de navigation. Il ne peut, dans aucun cas, être procédé à la vente partielle ou totale de la cargaison, si ce n'est trois jours après un avis donné par écrit à l'autorité consulaire de laquelle relève le bâtiment qui a délaissé les marchandises.

§ 35. En cas de contestation entre les patrons d'allèges et les capitaines des bâtiments allégés, et si l'une ou l'autre des parties réclame son intervention, le capitaine du port, après avoir pris les mesures de police qu'il juge nécessaires, procède à la constatation des faits litigieux et sauvegarde, par des dispositions provisoires, les intérêts des deux parties, mais son action se restreint dans ces limites et il abandonne aux autorités civiles compétentes l'examen et le jugement de la cause.

Le capitaine du port est autorisé à recevoir en dépôt le montant du nolis dû au patron d'allège en cas de contestation, lorsque les deux parties en cause sont d'accord pour effectuer ce dépôt. Le capitaine du port dresse, dans ce cas, acte du dépôt, et cet acte est signé par les deux parties. La somme déposée est versée à la Caisse de navigation pour être conservée par elle jusqu'à ce que le différend soit vidé. Elle est restituée à la partie ayant droit de la recevoir sur un certificat du capitaine du port.

§ 36. Les opérations d'allège qui se terminent dans le port ou en rade de Soulina sont l'objet d'une surveillance spéciale de la part du capitaine du port, dans le but de prévenir ou de réprimer les détournements qui peuvent être commis sur les marchandises mises à bord des allèges. Le capitaine du port tient, en conséquence, sévèrement la main à l'application des articles 100, 101, 102, 103 et 105 du règlement du 19 mai 1881 et des pénalités auxquelles les contraventions commises par les patrons d'allège donnent lieu.

En cas de condamnation devenue définitive à l'amende édictée par l'article 139 du susdit règlement, le tiers de l'amende infligée est acquis, à titre de prime, à celui qui aura désigné aux agents de la police de la navigation, l'allège à bord de laquelle sera trouvée une partie de cargaison indûment conservée ou qui sera convaincue d'un détournement de marchandises au préjudice d'un bâtiment allégé.

#### TITRE VI. — *De l'application des dispositions spéciales édictées dans l'intérêt des travaux d'amélioration.*

§ 37. Lorsqu'une avarie quelconque est causée par un bâtiment, train de bois ou radeau, à une propriété de la Commission européenne, dans le port ou en rade de Soulina, le capitaine du port, de concert avec le chef du service technique de la Commission, prend les mesures nécessaires, avec la plus grande diligence possible, pour constater les causes et les circonstances, et pour faire évaluer le montant du dommage.

A cet effet, les ingénieurs, surveillants ou contre-maitres de travaux, dans le ressort desquels une avarie est survenue, de même que les capitaines ou patrons de dragues, barques ou embarcations qui auront été endommagées, requièrent immédiatement l'intervention des agents du capitanat de port de Soulina, afin que les procès-verbaux nécessaires soient dressés.

En attendant l'arrivée des agents du capitanat, les choses doivent être laissées en l'état où elles se trouvaient au moment de l'accident, à moins qu'il n'y ait péril en la demeure.

En cas d'urgence, le chef des travaux ou de l'embarcation avariée, procède lui-même aux constatations nécessaires.

§ 38. Lorsque les agents du capitanat de port sont arrivés sur les lieux de l'avarie, ils constatent immédiatement le dommage causé, par un procès-verbal, et recueillent les déclarations des témoins. Les documents de cette information sont laissés par eux,

en original, entre les mains de l'agent technique préposé aux travaux, ou du capitaine ou patron de l'embarcation avariée.

Les agents du capitanat constatent, en même temps, s'il y a eu contravention aux règlements de la part de l'auteur de l'avarie, et, dans ce cas, ils en dressent procès-verbal, dans la forme prescrite par les instructions en vigueur.

Les documents relatifs à l'avarie sont transmis par l'agent technique, aussi promptement que possible, au chef du service technique à Soulina, qui est chargé de provoquer le recouvrement des dommages-intérêts, après en avoir évalué le montant.

Les procès-verbaux relatifs à la contravention sont transmis avec la même célérité, par l'agent qui l'a constatée, au capitaine du port, lequel prononce, s'il y a lieu, l'application de l'amende édictée par l'article 145 du règlement de navigation et de police.

Cette amende étant destinée, dans les cas ordinaires d'avarie, à compenser le montant du dommage éprouvé par la Commission, le capitaine du port consulte préalablement le chef du service technique sur le montant du dommage, et il fixe la quotité de l'amende, dans son jugement, en prenant en considération le degré de culpabilité du contrevenant et les circonstances atténuantes.

Le jugement rendu en cas d'avarie causée par contravention, est immédiatement notifié à la Caisse de navigation et il est mis obstacle à la sortie du bâtiment condamné.

Les notifications sont faites, pour le surplus, dans la forme prescrite par les présentes instructions et par l'article 151 du règlement du 19 mai 1881.

En cas d'appel, le bâtiment ou radeau condamné ne peut recevoir ses expéditions de partance qu'après avoir déposé le montant de la condamnation à la Caisse de navigation. Le départ ne peut être autorisé avant le dépôt, que par une décision spéciale de la Commission européenne.

§ 39. Si l'avarie n'a pas été causée par une contravention aux règlements en vigueur, ou si le dommage éprouvé par la Commission dépasse d'une manière sensible le montant de l'amende infligée à son auteur, conformément à l'article 145 du règlement sus-énoncé, le chef du service technique, après en avoir référé sans délai à la Commission, forme, devant le capitanat de port, une demande en dommages-intérêts, au nom de ladite Commission, contre l'auteur de l'avarie.

Toutefois, lorsque l'avarie a été causée par un bâtiment appartenant à l'une des Compagnies publique dont les bâtiments font des voyages périodiques, tous les documents sont transmis à la Commission qui, dans ce cas, agit directement auprès de la Compagnie.

Sur la demande dont il est saisi par le chef du service technique, conformément au premier alinéa du présent paragraphe, le capitaine du port propose à la partie adverse de vider le litige par voie d'arbitrage.

Si cette proposition est rejetée, il en réfère sans délai à la Commission, mais il ne peut, en aucun cas, se pourvoir, en son nom, devant l'autorité de la partie adverse.

Si l'arbitrage est accepté, il est procédé à la rédaction d'un compromis par lequel l'auteur de l'avarie s'engage à accepter le jugement des arbitres comme rendu en dernier ressort, et renonce à former aucune opposition, devant quelque autorité que ce soit, à l'exécution de leur sentence.

Ce compromis, dans lequel le chef du service technique agit, de même que dans toute la cause, au nom de la Commission européenne, désigne les arbitres choisis par chaque partie, et stipule qu'en cas de partage d'avis les arbitres ont le droit de s'adjoindre un tiers-arbitre, qui vider le différend en se prononçant lui-même.

La signature apposée sur le compromis par la partie adverse,

est légalisée par l'autorité compétente, et la minute du compromis demeure déposée dans la chancellerie du capitanat de port, de même que la minute du jugement.

Si l'avarie a été causée par une contravention aux règlements en vigueur, le remboursement des dommages-intérêts effectué volontairement par l'auteur lui sera compté comme circonstance atténuante dans l'application de l'article 145 du règlement de police.

Dans tous les cas il est entendu que les jugements de condamnation portant sur l'article 151 ne doivent, dans leurs considérants, faire aucune mention du montant des dommages tel qu'il serait évalué par le service technique.

Le capitanat de port prête d'ailleurs tout son concours aux arbitres pour leur fournir les moyens d'information nécessaires. Il agit, en cas de nécessité, auprès des autorités locales ou consulaires, si les arbitres demandent que la partie adverse ou les témoins produits prêtent serment.

Si la sentence arbitrale porte condamnation au profit de la Commission européenne, elle est notifiée sans délai à la Caisse de navigation, et, sauf ordre contraire de la Commission, le bâtiment condamné ne peut recevoir les expéditions de partance, avant d'avoir payé à ladite Caisse le montant de la condamnation.

Si le jugement n'est pas prononcé contre un bâtiment de mer, le capitaine du port de Soulina en poursuit l'exécution par les voies de droit.

#### TITRE VII. — Des contraventions.

§ 40. Aux termes de l'article 151 du règlement de navigation et de police du 19 mai 1881, le capitaine du port de Soulina connaît, en premier ressort, des contraventions commises contre les dispositions dudit règlement.

Il est chargé, non seulement de prononcer les jugements, mais encore de rechercher et de constater les contraventions, et il est spécialement assisté dans cette partie de ses attributions par les bossemans du port, lesquels fonctionnent, à cet effet, comme officiers de police judiciaire, et sont assermentés.

Le capitaine du port dresse des procès-verbaux circonstanciés des contraventions qu'il constate par lui-même, et reçoit les rapports, dénonciations et plaintes qui lui sont adressés par ses agents, par les pilotes, par les officiers vérificateurs ou par tous autres.

Lorsque les contraventions sont constatées par les bossemans, ils en consignent, dans des procès-verbaux ou rapport, le temps, le lieu, la nature et les circonstances, ainsi que les preuves et indices à la charge de ceux qui en sont présumés coupables.

Les procès-verbaux sont rédigés par l'agent qui a constaté la contravention; ils sont par lui affirmés sincères et véritables et remis dans le plus court délai au capitaine du port.

Les rapports peuvent être faits oralement et sont inscrits sur un registre spécial tenu à la chancellerie du capitanat du port; ils sont, de même que les procès-verbaux, affirmés sincères et véritables, et signés tant par le bosseman sur les déclarations duquel ils sont dressés, que par l'employé qui les transcrit.

Les contrevenants doivent être informés, aussitôt que possible, qu'il a été dressé un procès-verbal ou rapport contre eux.

Lorsqu'il est entendu des témoins, le capitaine du port est autorisé à leur déférer le serment de dire la vérité, mais seulement dans le cas où il reçoit leurs dépositions en personne. Ces dépositions peuvent être également recueillies par l'organe de l'autorité locale ou consulaire de laquelle les témoins relèvent, dans la forme prescrite par leurs lois nationales. Tout rapport ou procès-verbal relatif à des faits pouvant être qualifiés de contravention est communiqué en copie et sans délai à la Commission par le capitaine de port qui fait connaître par une mention, portée au pied de la copie, s'il juge qu'il y a lieu de poursuivre.

L'avis de non-lieu exprimé par le capitaine de port dessaisit ce dernier de la poursuite et donne ouverture au droit d'évocation de la Commission, dans les termes de l'article 151 du règlement de police.

Les jugements rendus en matière de police de la navigation par le capitaine du port sont prononcés au nom de la Commission européenne du Danube; ils sont motivés et indiquent qu'ils sont rendus en premier ressort.

Les appels portés devant la Commission européenne contre ces jugements peuvent être formulés en la chancellerie du capitaneat du port, qui les transmet sans délai à la Commission, avec la copie du jugement de première instance et le rapport du capitaine du port sur les moyens invoqués par l'appelant.

§ 41. Les jugements de condamnation prononcés par le capitaine de port sont immédiatement notifiés par lui à la Caisse de navigation de Soulina et à la partie condamnée, dans la forme prescrite par le deuxième alinéa de l'article 151 du règlement ci-dessus énoncé. Un état des condamnations de police prononcées par le capitaine du port de Soulina est transmis par lui, à la fin de chaque mois, à la Commission européenne.

Le capitaine du port intervient également pour la notification des sentences rendues par l'inspecteur de la navigation, dont il lui est transmis copie par l'inspecteur, lorsque ces sentences ont pour objet des contraventions commises pendant un voyage d'amont. La notification régulière de ces sentences est faite par les soins de l'inspecteur à l'autorité consulaire dont relève le contrevenant, dans le port de destination de son bâtiment. Toutefois, en prévision du cas où cette notification ne parviendrait à ladite autorité que postérieurement au départ du bâtiment, le capitaine du port transmet également copie de la sentence à l'autorité consulaire dans le port de Soulina, afin d'éviter, autant que possible, qu'un capitaine ne soit retenu, au moment où il veut reprendre la mer, à raison d'une condamnation dont il ignorerait le motif.

#### TITRE VIII. — Des rapports du capitaine du port avec la Commission européenne et ses organes.

§ 42. Le capitaine du port correspond avec la Commission européenne pour toutes les affaires qui rentrent dans les attributions administratives et techniques de cette Commission; et son devoir est de la tenir au courant de tout ce qui touche aux intérêts du commerce et de la navigation; il lui adresse ses lettres et rapports au bureau central de Galatz, avec la simple suscription: « A la Commission européenne du Danube à Galatz. » Le capitaine du port correspond aussi directement avec l'agent roumain compétent pour les affaires du port.

§ 43. Le capitaine du port et l'inspecteur de la navigation correspondent entre eux pour les besoins de leurs services respectifs; ils agissent, chacun dans les limites de son ressort, d'une manière entièrement indépendante, mais il est de leur devoir de se faciliter réciproquement l'accomplissement de leurs fonctions, dans l'intérêt général de la navigation, qui en constitue le commun objet. Ils ne doivent point perdre de vue que le service du capitaneat du port et celui de l'inspection sont intimement liés entre eux, et qu'ils ne peuvent être administrés, l'un et l'autre, dans des conditions satisfaisantes, sans une entente sincère entre les agents qui les dirigent.

§ 44. Le capitaine du port correspond, de même, directement avec le chef du service technique de la Commission européenne résidant à Soulina, et il lui facilite, autant qu'il dépend de lui, l'exécution des travaux d'amélioration et les études techniques entrepris à l'embouchure du fleuve ou dans le port de Soulina.

Les embarcations à vapeur affectées à la surveillance de police dans le port, et au service du pilotage, peuvent être employées, autant que le permet leur destination principale, aux dits travaux

et études, conformément aux règles tracées par l'instruction spéciale arrêtée pour le service de ces embarcations. Le chef du service technique s'entend directement, dans ce but, avec le capitaine du port, et il est bien entendu que pour le temps pendant lequel les embarcations sont employées dans l'intérêt des travaux ou études, les salaires de leur personnel et tous frais de combustible et autres ne peuvent être prélevés sur le fonds du pilotage, mais sont mis à la charge de tel chapitre du budget ordinaire de la Commission ou de tel devis spécial qu'il appartiendra.

§ 45. Enfin, le capitaine du port est en rapport direct avec le directeur de la Caisse de navigation de Soulina, auquel il est tenu de prêter toute aide et assistance, afin d'assurer la perception des droits de navigation que ladite Caisse est chargée d'opérer à l'embouchure de Soulina, conformément au tarif arrêté par la Commission européenne, ainsi que le recouvrement des amendes de police prononcées en vertu des règlements arrêtés par ladite Commission.

L'assistance des agents du capitaneat de port doit être particulièrement assurée aux officiers vérificateurs, pour leur faciliter le contrôle des mouvements et des opérations effectués dans le port et sur la rade par les bâtiments de commerce et par les allèges. Cette assistance est réglée par l'instruction spéciale arrêtée par la Commission sur le service de la vérification.

Le capitaine du port est spécialement tenu de veiller à ce que les déclarations faites à l'entrée par les capitaines sur la quotité du chargement de leur bâtiment soient communiquées sans aucun délai au directeur de la Caisse de navigation, de même que tous renseignements nécessaires pour la statistique des marchandises embarquées sur les bâtiments qui prennent la mer.

Les agents du capitaneat de port et les pilotes de l'embouchure sont également tenus, sous peine d'amende disciplinaire, d'avertir les capitaines des bâtiments avec lesquels ils se trouvent en rapport de service, notamment ceux qui entrent pour la première fois dans le Danube, qu'il n'ont pas satisfait à toutes les formalités obligatoires à Soulina, en se présentant au bureau du capitaine du port et à l'office de la santé, mais qu'ils ont encore à se rendre, dans tous les cas, à la Caisse de navigation pour y présenter leur rôle d'équipage.

A l'expiration de chaque année au plus tard le 25 janvier de l'année suivante, le capitaine de port remet au directeur de la Caisse de navigation un état de tous les bâtiments de mer mouillés dans le port de Soulina, le 31 décembre, en indiquant pour chacun le numéro de l'estampille apposée par la Caisse sur son rôle d'équipage. Il porte également sur cet état, les noms et le numéro d'estampille de tous les bâtiments de mer dont le rôle d'équipage se trouve déposé au capitaneat et qui ont été autorisés, conformément à l'article 95 du règlement du 19 mai 1881, à servir temporairement d'allèges.

§ 46. Les présentes instructions entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1881 et elles pourront être développées et modifiées suivant les besoins, par la Commission européenne.

Il est bien entendu qu'elles n'ont point pour effet d'abroger les instructions spéciales données au capitaine du port par ladite Commission, sur les détails de son service, en tant que leurs dispositions ne sont point directement contraires à celles qui sont contenues dans les présentes instructions.

Fait à Galatz, le 19 mai 1881.

Signé: ARENDT — E. DE HAAN — CAMILLE  
BARRÈRE — H. T. SIBORNE — N. RE-  
VEST — PENCOVICI — A. ROMANENKO  
— CONST. ET. CARATHÉODORY.

## INSTRUCTION AU CAPITAINÉ DU PORT.

## ANNEXES

## ANNEXE A.

## TARIF des droits à percevoir dans les Bureaux du Capitanat du port de Souline.

N. d'ordre	NATURE DES ACTES	BASES DE LA PERCEPTION	Taxation
1	Rédaction du manifeste de sortie, lorsqu'elle est demandée.	Droit fixe par navire: au-dessous de 20 tonneaux . . . . . Fr.s	3 30
		de 20 à 100 tonneaux . . . . . >	6 60
		au-dessus de 100 tonneaux . . . . . >	8 80
2	Rapport de mer (prova di fortuna), avec ou sans audition de l'équipage et des passagers.	Pour les 4 premières pages . . . . . >	11 40
		Pour chaque page en sus . . . . . >	1 10
3	Désarmement, armement ou réarmement d'un bâtiment.	Droit fixe . . . . . >	11 40
4	Ordonnance du capitaine du port, en matière de droit civil maritime — Homologation d'un règlement d'avaries — Nomination d'experts — Procès-verbal de prestation de serment d'experts, dressé par l'employé du Capitanat du port, délégué ad hoc — Dépôt de rapport d'experts, dressé par ceux-ci — Acte de délaissement d'un navire ou de marchandises.	Par pièce délivrée: Pour les 4 premières pages . . . . . >	3 30
		Pour chaque page en sus . . . . . >	0 40
5	Contrat d'affrètement ou charte-partie . . . . .	Sur le prix convenu . . . . . >	1/8 %
6	Police de chargement (rédaction de), ou connaissance.	Par exemplaire . . . . . >	0 60
7	Contrat de prêt à la grosse aventure, ou de prêt sur des marchandises.	Sur la valeur du prêt, jusqu'à 22,800 francs . . . . . >	1/4 %
		Sur le surplus . . . . . >	1/8 %
8	Vente, aux enchères, de marchandises (prévues dans le cas de l'art. 234 du Code de commerce), d'un bâtiment ou d'une portion du bâtiment, d'embarcation, d'agrès et autres articles d'inventaire.	Jusqu'à 1140 francs . . . . . >	1 %
		Sur le surplus . . . . . >	1/2 %
9	Vente, par contrat, d'un bâtiment ou d'une portion de bâtiment, d'embarcation, d'agrès et autres articles d'inventaire.	Jusqu'à 1140 francs . . . . . >	1/2 %
		Sur le surplus . . . . . >	1/4 %
10	Droit de dépôt sur les sommes provenant de bris et de naufrages.	. . . . . >	1/4 %
11	Euregistrement; copie collationnée; expédition; extrait littéral ou analytique; publication, par affiche, des procès-verbaux et autres pièces concernant la navigation et touchant aux intérêts privés.	Par pièce délivrée n'excédant pas 4 pages . . . . . >	3 30
		Par chaque page en sus . . . . . >	0 40
12	Légalisation d'un contrat d'allèges . . . . .	Par légalisation . . . . . >	2 20
13	Tout autre légalisation . . . . .	. . . . . >	3 30
14	Certificat de jaugeage pour un bâtiment d'allège . . . . .	Par navire . . . . . >	4 40
15	Tout autre certificat de jaugeage . . . . .	. . . . . >	8 80
16	Expédition d'un bâtiment ainsi que des papiers de bord.	. . . . . >	gratis
17	Tout acte, publication, ordonnance concernant les intérêts généraux de la navigation, notamment l'exercice de la police fluviale et maritime, la direction du service de pilotage, des allèges et des phares.	. . . . . >	gratis
18	Diètes dues aux experts et aux officiers du Capitanat du port délégués pour une expertise: a) Pour une expertise à faire dans le port ou en dedans de la barre et en amont, à la distance d'un kilomètre. b) Pour une expertise à faire dans la rade, au delà de la barre, ou sur la côte de la mer. c) Pour une expertise à faire dans le canal de Souline, au delà de la distance d'un kilomètre.	A chaque expert et au délégué, y compris les frais d'embarcation . . . . . Fr.s  A chaque expert et au délégué (les frais d'embarcation d'après le rôle): Pour la première journée . . . . . > Pour chaque journée en sus . . . . . > A chaque expert et au délégué: par jour . . . . . > (Les frais de transport d'après la note).	11 40  22 80 11 40 11 40

## Observation générale.

Lorsqu'il s'agit d'affaires mixtes, dont le Capitanat du port vient à être saisi sur la demande d'un Consulat, la partie intéressée qui se trouve sous la protection consulaire, doit payer les droits fixés par le présent tarif, sur la note du Capitanat du port et par l'entremise de son Consulat.

## ANNEXE B.

PILOTAGE  
de l'embouchure

## PORT DE SOULINA

NUMERO  
de la matricule.

## BREVET DE PILOTE

Le capitaine du port de Soulina certifie que le sieur . . . . . né à . . . . . âgé de . . . . . domicilié à . . . . .

Après avoir satisfait à l'examen preserit, a été admis dans le corps des pilotes de Soulina, et inscrit, en cette qualité, au registre matricule des pilotes, sous le n° . . . . .

En foi de quoi, le présent brevet lui a été délivré, conformément à l'article 78 du règlement arrêté par la Commission européenne du Danube le 19 mai 1881.

Soulina, le . . . . . 188

LE CAPITAINE DU PORT.

Le taxe de pilotage, tant pour l'entrée que pour la sortie du fleuve, étant comprise dans les droits de navigation prélevés à Soulina, il est interdit aux pilotes de recevoir aucune rémunération de la part des capitaines.

(Art. 83 du règlement du 19 mai 1881).

The pilot dues, as well for entry into the river as for departure, being comprised in the navigation dues levied at Sulina, it is forbidden to pilots to receive any remuneration from the captains.

(Art. 83 regulations 19 may 1881).

La tassa del pilotaggio, sia per l'entrata che per la sortita dal fiume, essendo compresa nei diritti di navigazione prelevati a Sulina, è proibito ai piloti di ricevere la benchè minima ricompensa dai capitani.

(Art. 83 del regolamento del 19 maggio 1881).

Renouvelé pour une année. SOULINA, le . . . . . 188 Le capitaine de port.	Renouvelé pour une année. SOULINA, le . . . . . 188 Le capitaine de port.	Renouvelé pour une année. SOULINA, le . . . . . 188 Le capitaine de port.	Renouvelé pour une année. SOULINA, le . . . . . 188 Le capitaine de port.
---	---	---	---

## PORT DE SOULINA

## ANNEXE C.

Service de pilotage.

Tableau des signaux des pilotes de Soulina.

N. d'ordre	INDICATION DES SIGNAUX	EXPLICATION DES SIGNAUX
1	Pavillon rouge et blanc . . . . .	Pavillon des pilotes.
2	Pavillon triangulaire rouge et blanc, à la tour du phare . . . . .	Bâtiment s'approchant de la barre.
3	Pavillon bleu à la tour du phare . . . . .	L'embarcation des pilotes ne peut traverser la barre pour aborder un bâtiment.
4	Pavillon rouge hissé par le bâtiment . . . . .	Bâtiment en rade ou engagé sur la barre, demandant du secours.
5	Flamme rouge à la tour du phare . . . . .	Bâtiment de guerre s'approchant de la barre.
6	Ballon hissé à la tour du phare du côté du sud . . . . .	Vapeur en vue, venant de Constantinople.
7	Idem du nord . . . . .	Idem id. d'Odessa.
8	Idem da l'ouest . . . . .	Idem id. de Galatz.
9	Deux fanaux à la tour du phare, pendant la nuit . . . . .	Bâtiment en rade ou engagé sur la barre demandant du secours.

Le pilote de garde sur la tour du phare est tenu d'avertir le capitaine du port, aussitôt qu'il aperçoit un bâtiment en rade ou sur la barre, avec le pavillon hissé à la vergue de Misaine.



**Pensioni liquidate dalla Corte dei conti a favore d'im-  
piegati civili e militari e loro famiglie:**

Con deliberazione del 21 settembre 1881:

Lamperti Ester, Ida ed Amelia, orfane di Gerolamo, lire 624.  
 Alessi Anna, vedova di Monti Nicolò, lire 240.  
 Bianca Pasquale, brigadiere di S. P., lire 750.  
 Beseghi Andrea, tenente doganale, lire 1350.  
 D'Alena Giuseppe, segretario nell'Amministrazione provinciale, lire 1325.  
 D'Alessandro Marianna e Luisa, orfane di Giuseppe, lire 204.  
 Tomentoni Maria, vedova di Carlo Romagnoli, lire 155.  
 De Colibus Filomena, vedova di Carlo Pillone, indennità lire 2166.  
 Palo Francesco, guardia daziaria di Napoli, lire 490 — A carico dello Stato lire 70 13 — A carico del comune lire 419 87.  
 Martello o Martella Francesco, guardia daziaria, lire 672 — A carico dello Stato lire 133 29 — A carico del comune di Napoli lire 538 71.  
 De Diodati Gustavo, vicesegretario, lire 870.

Con deliberazione del 28 settembre 1881:

Poulet comm. Amato, colonnello, lire 5000.  
 Razzetti Costantino, maggior generale, lire 6500.  
 Montalto Rosalia, figlia di Luigi, lire 255.  
 Ronchini Anna, vedova di Romiti Francesco, e Romiti Isabella, orfana del suddetto, lire 185 13.  
 Vizzari o Vizzeri Maria Teresa, vedova di Giovanni Battista Bastaglia, lire 860.  
 Vetere M<sup>a</sup> Nunzia e M<sup>a</sup> Rosa, orfane del cav. Gaetano, lire 340.  
 Santo Stefano della Cerda marchese Fulco, colonnello, lire 5000.  
 Vasari Rosalia, vedova del cav. Placido Capitò, indennità lire 5000.  
 Unghero o Ungher cav. Efsio, maggiore, lire 2556 66.  
 Bertini Leopoldo, volante di strada, lire 1700 — A carico dello Stato lire 364 04 — A carico del comune di Siena lire 1335 96.  
 Capati Federico, brigadiere nei Reali carabinieri, lire 753 33.  
 Mion Giuseppe, soldato, lire 300.  
 Ciancetta Gaetano, id., lire 533 33.  
 Andalaro Nicolò, brigadiere doganale, lire 630.  
 Brini Imelde ed Elvira, figlie di Pietro, lire 476.  
 Dondi Giuseppe, agente subalterno delle dogane, lire 880.  
 Razzi Isabella, vedova di Ravagli Paolo, indennità lire 3500.  
 Santoniello o Santaniello Liberatore, guardia daziaria di Napoli, lire 507 — A carico dello Stato lire 87 22 — A carico del comune di Napoli lire 419 78.  
 Adinolfi Angelo, guardia c. s., lire 560 — A carico dello Stato lire 119 45 — A carico del comune lire 440 55.  
 Carcani Gioacchino, economo, lire 330.  
 Bracci Domenico, usciere, lire 1020.  
 Armissoglio Carlo, orfano di Giuseppe, lire 614.  
 Renzi Maria, orfana di Amato, lire 139 30.  
 Luciani Luisa, vedova di Morroni Emidio, lire 96 75.  
 Muratori Carlotta, vedova di Cavani Geminiano, lire 220 80.  
 Scarafioti Eusebio, luogotenente, lire 1175.  
 Ghio Tommaso, id., lire 1225.  
 Bona cav. Giacinto, luogotenente colonnello, lire 2990.  
 Gerbo Angelo, soldato, lire 300.  
 Rovella Giuseppe, id., lire 300.  
 Guassone Pietro, sergente, lire 445.  
 Corradi Alessandro, capomusica, lire 672.  
 Bongioanni Vincenzo, maggiore, lire 2780.

Dettati Amedeo, luogotenente, lire 1325.  
 Dragone G. Filiberto, sottotenente, lire 980.  
 Silvano Pietro, luogotenente, lire 1250.  
 Scarrone Evasio, maggiore, lire 2850.  
 Della Chiesa di Cervignasco cav. Cesare, luogotenente colonnello, lire 3100.  
 Mago cav. Luigi, id., lire 2920.  
 Botta Adelaide, vedova di Altobelli Vincenzo, indennità lire 3666.  
 Perena di Vignale barone Giovanni, capitano, lire 2350.  
 Zanfi Idelfonso, sergente musicante, lire 455.  
 Fiorentino Gennaro, sottocapo cannoniere, lire 360.  
 Menozzi Luigi, musicante, lire 465.  
 Doglio Francesco, tenente, lire 1500.  
 Ceriani Antonia, vedova di Brambilla Pietro, lire 195 66.  
 Borea Maria, vedova di Blancheri Marcantonio, lire 195.  
 Longo-Termini Rosa, orfana di Giuseppe, lire 255.  
 Pinduciu o Pinducin Antonia, vedova di Poggi Carlo, lire 153 33.  
 Gioelli Roberto, capitano, lire 2005.  
 Favorito Caterina, orfana di Domenico, lire 90.  
 Gilli Carlo, luogotenente, lire 1590.  
 Meroni Teresa, vedova di Ambrosetti Giuseppe, lire 150.  
 Borroni Francesco, ispettore delle gabelle, lire 2880.  
 Dogliotti cav. Felice, colonnello, lire 4880.  
 Riccio Amalia, vedova di Musso Eugenio, indennità lire 4500.  
 Barbieri Leopoldo, capo d'ufficio postale, lire 2133.  
 Gorin Maria, vedova di Piva Angelo, lire 300.  
 Affonto Elisabetta, vedova di Marini Luigi, lire 480.  
 Pisanzio Luisa, vedova di Lenzi Giuseppe, lire 207 66.  
 Bernardi Alessandro, applicato nell'Amministrazione delle carceri, lire 1439.  
 Loffredo Maria, Errichetta, Sofia e Luigi, orfani di Antonio, lire 255.  
 Lamberto Pietro, cantoniere, lire 200.  
 De Martino cav. Arnoldo, console generale, lire 5280.  
 Robiglio Innocenzo, sergente, lire 546.  
 Annino Giovanna, vedova di Benedetto Maiolino, lire 38 25.  
 Valle Francesca e Filomena, orfane di Giovanni, lire 85.  
 Tomiti Maria, vedova di Antonio Botticello, lire 180.  
 Cammarota Luigi, vicesegretario, indennità lire 2500.  
 Moriando M<sup>a</sup> Giovanni, soldato, lire 300.  
 Franceschini Mattia, soldato, lire 666 66.  
 Gay Carlo, id., lire 300.  
 Zappa Domenico, sottotenente, lire 1060.  
 Giulini Domenico, soldato, lire 533 33.  
 Aiazzi Giuseppe, sottotenente, lire 941 66.  
 Pellegrini o Pellegrino Maria, ved. di Marzano Luigi, lire 652 66.  
 Tommasi o Tomasi Giacomo, brigadiere di sicurezza pubblica, lire 500.  
 Torvi Marianna, vedova di Allegri Giovanni, lire 442 66 — A carico dello Stato lire 345 44 — A carico del comune di Piacenza lire 97 22.  
 Rinaldi Alfonso, capitano contabile, lire 2250.  
 Zoppis Senofonte, capitano, lire 1900.  
 Paolillo Luigi, guardia di consumo (dazio), lire 542 — A carico dello Stato lire 121 27 — A carico del comune di Napoli lire 420 73.  
 Piccioni cav. Errico, tesoriere provinciale, lire 2533.  
 Palermo Andrea, guardiano carcerario, lire 567.  
 Geronazzo Antonio, soldato, lire 300.

Con deliberazione del 5 ottobre 1881:

Rossi Giovanni Battista, guardia carceraria, indennità lire 750.  
 Di Napoli Catello, usciere, lire 960.

Magnani cav. Lodovico, archivista, lire 1960.  
 Queglia Anna, vedova di Camillo Rodolfo, indennità lire 1733.  
 Bramante Leonarda, vedova di Giuseppe Zaffanello, lire 360.  
 Meroni Luigi, maresciallo d'alloggio nei carabinieri, lire 1080.  
 Doglio Giuseppe, capo operaio borghese, lire 730.  
 Sani Paolo, furiere maggiore, lire 545.  
 Mari comm. Carlo Domenico, maggior generale, lire 6500.  
 D'Estengo Giovanna, orfana di Giuseppe, lire 807 50.  
 Sitti Clelia, vedova di Stefano Bonzi, lire 165 55.  
 Piccioni Achille, guardia di pubblica sicurezza, lire 180.  
 Pisano Rosa, vedova di Pietro Beltramo, lire 297 33.  
 Perez Lucia, vedova di Bernardino Angelini, lire 340.  
 Bosio Giuseppe, luogotenente, lire 1250.  
 Geri Pantilini comm. Augusto, maggior generale, lire 6200.  
 Ribet Giovanni Pietro, soldato, lire 300.  
 Prato Teresa, vedova del cav. Annibale Sapelli, lire 1666 66.  
 Carbone cav. Gregorio, colonnello, lire 4160.  
 Delpero Giacomo, guardarme, lire 784.  
 Ronza Francesco, luogotenente, lire 1175.  
 Fantacchiotti Angelo, sottotenente, lire 1000.  
 Delmarchi Carlo, luogotenente, lire 1225.  
 Capra Paolo, id., lire 1175.  
 Sacco Domenico, soldato, lire 666 66.  
 Palumbo cav. Luigi, capitano, lire 1970.  
 Ferrero Pietro, guardia Reale di palazzo, lire 534.  
 Ageno cav. Nicolò, maggiore, lire 2710.  
 Corazza Caterina, vedova di Glori Luigi, e Glori Adele, orfana del suddetto, lire 935 25.  
 De Bernart Michele, tenente doganale, lire 1650.  
 Casanova cav. Giacinto, luogotenente colonnello, lire 3900.  
 Patrucco Giovanni, medico di reggimento, lire 2110.  
 Barelli Giuseppe, sottotenente, lire 1040.  
 Boet Gaspare, id., lire 1040.  
 Baralis Luigi, id., lire 1000.  
 Bruno Giovanna, vedova di Gebbia Salvatore, lire 87 50.  
 Gebbia, orfane del suddetto, lire 87 50.  
 Bagnasco Pietro, luogotenente, lire 1175.  
 Peano Barbara, vedova di Armitano Marco, lire 232 50.  
 Garbetti Luigi, capitano, lire 2040.  
 Capellaro-Siletti Biagio, sergente, lire 435.  
 Lazzarini Carolina, vedova di Piasini Giuseppe, e Piasini Elisabetta, orfana del suddetto, lire 129.  
 Russo o Rossi Domenico, guardia doganale, lire 540.  
 Tinti Goffredo, tenente id., lire 1350.  
 Giovale-Merlo Michelangelo, soldato, lire 300.  
 Gioli o Gioliti Antonio M<sup>a</sup>, id., lire 300.  
 Martelli Fioravante, sottobrigadiere di S. P., lire 450.  
 Mariconda Filomeno, brigadiere id., lire 750.  
 Castaldo Vincenzo, guardia id., lire 192.  
 Primicerio Luisa, figlia nubile di Gennaro, lire 170.  
 Bandi o Baudi Giovanni, musicante, lire 465.  
 Spagnolini cav. Carlo, luogotenente colonnello, lire 3200.  
 Nay o Nai Rosa, vedova di Carlo Cotta, lire 200.  
 Jannowicz Francesco, capitano, lire 2075.  
 Rella Francesco Giuseppe, maggiore, lire 2990.  
 Bretto Lorenzo, soldato, lire 533 33.  
 Giuso Emilia, vedova di Carlo Marchello, lire 200.  
 Fornero Giuseppe, soldato, lire 300.  
 Tessa-Carbone Giuseppe, id., lire 312.  
 Siccardi Giovanni Battista, id., lire 533 33.  
 Nardo Paolo, id., lire 533 33.  
 Ciacchini Francesco, cannoniere, lire 300.  
 Carta-Lopez Raimondo, luogotenente, lire 1175.  
 Asteggiano Carlo, soldato, lire 318.

Basteri Giuseppe, maggiore, lire 2780.  
 Ghivizzani nob. Raffaello, ricevitore del registro, lire 2293.  
 Prestinari Domenico, orfano del cav. Antonio, lire 1793.  
 Di Napoli Raffaella, vedova di Barbera Salvatore, lire 237 66.  
 Coli Maddalena, vedova di Rindi Sante, indennità lire 1309.  
 Becherini Teresa, vedova di Ceccherelli Bonafede, lire 640.  
 Gatteschi Filippo, ragioniere d'Intendenza, lire 2613.  
 De Cesare Rosalia, vedova di D'Egidio cav. Luigi, indennità lire 9333.  
 Laprovitera Petronilla, vedova di Maione Isidoro, lire 200.  
 Gravier Albertina, vedova di Braidà Luigi, indennità lire 1400.  
 Riva Alessandra, vedova di Coggetti Alessandro, lire 300 66.  
 Gianoglio o Gianolio Vincenzo, vicecancelliere, lire 1125.  
 Pischèda o Pischèdu Giovanni Maria, guardia forestale, indennità lire 1100.  
 Cantoro Alessandro, cancelliere, lire 1536.  
 Calaresu sacerdote Marc'Antonio, professore, lire 1579.  
 Cornero Luigia, vedova di Ruby Luigi, indennità lire 3000.  
 Amus o Amos Pietro, servente postale, lire 837.  
 Testa Giacomo, vicecancelliere, lire 1120.  
 Friz Domenico, bracciante, lire 299 97.  
 Zanelli Gialia, orfana di Giberto, lire 259 26.  
 Marchisio Giuseppe, ricevitore del registro, indennità lire 6467.  
 Di Napoli Luisa, vedova di Carfora Giovanni, lire 173 33.  
 Benvenuti Giuseppe, bollatore, lire 744.  
 Dell'Acqua Carolina, vedova di Antonio Grassi, lire 320.  
 Guerdile Giuseppe, pretore, indennità lire 2100.  
 Minucci Carlo, brigadiere di pubblica sicurezza, lire 250.

Con deliberazione del 12 ottobre 1881 :

Savaglios o Savaglia Paola, vedova di Placido Spizzica, indennità lire 1950.  
 Martinelli Francesco, usciere, lire 737.  
 Ferrari Adele, vedova di Camerini Edoardo, indennità lire 3285.  
 Arau Raffaele, colonnello, lire 4400.  
 Grande Vincenzo, orfano di Michele, indennità lire 750.  
 Magnaghi Giuseppina, vedova di Luigi Beccari, indennità lire 3700.  
 Tramontin Gaetana, vedova di Cazziola Francesco, lire 216 66.  
 Donetti Fanny, vedova del cav. Giuseppe Ameglio, indennità lire 10,000.  
 Tedeschi Clotilde, maestra di ginnastica, indennità lire 416.  
 Olivieri Anna, vedova di Combi comm. Carlo, lire 2400.  
 De Vitten Artemisia, vedova di Alessandro Grottanelli, lire 755 33.  
 Molteni Luisa, vedova di Cerutti Silvestro, lire 384.  
 Bertoli Pietro, viceconservatore d'Archivio notarile, lire 1728.  
 Gemini Rosa, vedova di Bissi Emidio, lire 291 33.  
 Messina Domenica, vedova di Nicola Russo, lire 188 33.  
 Grigolato Federico, tenente doganale, lire 1650.  
 Piccinini Zenone, id., lire 1350.  
 Pinna Bachisio, cancelliere, lire 1080.  
 Melis M<sup>a</sup> Luigia, vedova di Raimondo Ventagliò, lire 318.  
 Merani Cesare Augusto, ufficiale alle scritture, lire 1395.  
 Caramelli Elisa, vedova di Carlo Libersalle, indennità lire 4000.  
 Patria M<sup>a</sup> Antonietta, vedova di Francesco Varsi, lire 624 66.  
 Giovannoni Antonio, soldato, lire 300.  
 Re cav. Eleuterio, sottosegretario, lire 2023.  
 Cappone cav. Giuseppe, presidente di Corte di appello, lire 6066.  
 Bonazzola Rachele, vedova di Vismara Clemente, lire 888 66.

CAMERANO NATALE, *Gerente*.

ROMA — Tipografia EREDI BOTTA.